

# انترناشيونال

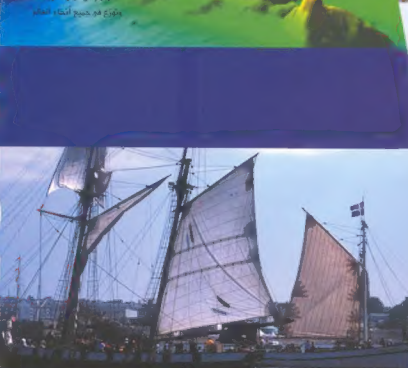


مكتب الصحافة  
توزيع على النحو  
موضح في

انترناشيونال

نوفمبر 2007 / سؤال 1428

# INTERNATIONAL



• حقوق الإنسان

- ميناء شرق يوسعيد نقاط للتأملات
- عودة إلى نية الإنبعثات الغازية الضارة في العالم
- الجودة الإستراتيجية
- ملف العدد (في مصدر... البحث العلمي في خطها)
- ثورة التحوية وأثرها على المواثيق

• Complete Port Autonomy in the Modern planning Trends

• المتسولون .. ليس لهم حق الإختيار



**Your shipment will receive the best quality of service  
for import and export on board our freighter to/from  
Europe Middle East and Khartoum in addition to all  
Egyptair network for over than 60 destination worldwide**

## CARGO TERMINALS

### **Alexandria Terminal**

**Tel: (203) 4294647**

**(203) 4294648**

### **Cairo Terminal**

**Tel: (202) 6351767**

**(202) 6351358**

**Customer Services: (202) 2657578**

**Website: [www.egyptair.com.eg](http://www.egyptair.com.eg)**

**E-mail: [cargomarket@egyptair.com.eg](mailto:cargomarket@egyptair.com.eg)**

## العالم .. والكوارث الطبيعية

تعتبر الأعاصير والبراكين ظواهر طبيعية لها أماكن وتوقيتات محدودة. ولا تعنى علباً من الله. بل هي نتيجة سخونة المياه في البحار الإستوائية التي تصل إلى 30 درجة مئوية. وتسبب بالآلى في تسخين طبقة الهواء الملتصقة له مما يخفف من ضغط الهواء الذي يتبدد ويرتفع إلى أعلى ويمكن منطقة ضغط منخفض تهب عليها الرياح من مناطق الضغط المرتفع المحيطة بها يؤدي إلى كثرة تبخر وارتفاع هذا البخار الخفيف إلى أعلى وسط الهواء البارد.

إن العاصف يرى أن أحداث 11 سبتمبر والإعصارات التي غزت كاترينا وبيتا أثبتت الضعف الداخلي للولايات المتحدة التي لا تخطط لأمن مواطنيها. في حين يعتقد البعض الآخر أن هذه الكارثة رسالة من الله تثبت أنه مهما بلغ تقدم الإنسان في العلم والحضارة فإن ذلك لا يعتبر شيئاً بالنسبة لقدرة الله من وجل.

لقد كشف الإعصار عن حقيقة أمريكا التي تزعم الحرية وتنادى بالمساواة. وأكد فشلها في إدراك الكارثة التي ألقت بها لدرجة أنها أصبحت بلداً منكوباً يطلب المساعدة كبلدان العالم الثالث.

إن الكوارث الطبيعية غزت هذا العام بعض الدول دون التفرقة بين الدول الغنية والفقيرة منها. ولقد سبق أن رفضت إدارة الرئيس بوش التوقيع على معاهدة كيوتو للإحتباس الحراري. تلك الظاهرة التي أدت إلى التلوث البيئي وإنهزام غاز ثاني أكسيد الكربون التي تسببها الصناعات الثقيلة إلى طبقات الهواء الجوي. علاوة على التجارب النووية والعمليات العسكرية التي تسبب في تفتكك البنية التحتية للأرض مما يؤدي إلى ارتفاع درجات الحرارة ووليان جليد القطبين الذي يتسبب في ارتفاع منسوب المياه في البحار والمحيطات وبالتالي غمر الجزر والسواحل.

لقد كان للعلماء المتخصصين الرأي في الأخطار التي ستواجهها الأرض مستقبلاً. ومن أهم البحوث التي أجريت لذلك البحث الذي سبق أن أجراه علماء بريطانيون تضمن:

«الإشارة إلى أن التغيرات المناخية تعتبر من أولى المشاكل التي ستواجهها الأرض مستقبلاً

• التأكيد على أنه بنهاية القرن الحالي ستضاعف كمية الفزات الناتجة من الإحتباس الحراري. وسوف ترتفع درجة حرارة الأرض لتصل إلى درجة من السفونة لم تشهداها الأرض منذ مليون عام. وسيكون لهذه الظاهرة التأثير على جوانب الحياة.

• من المتوقع إنهيار النظام الإجماعي المالي نتيجة للهجرة من المواقع المرتفعة الحرارة. بجانب الصراع على مصادر المياه والغذاء.

• انتشار الفيروسات التي تسبب الأوبئة. ومن المتوقع زيادة خطر هذه الفيروسات على الجنس البشري الذي سيعانى من عواقبها لسنوات طوال.

ومن ناحية أخرى فقد تناول دول البحث مشكلة الإزهاج ولكن ليس بالطريقة التي تتناولها وسائل الإعلام. ولكن من ناحية التطور التكنولوجي الذي ينذر بإستخدام الأسلحة البيولوجية والكيميائية مما يساعد من خطورة الإزهاج على المخلاطات. ومن المحتمل وقوع حرب نووية خلال السبعين عاماً القادمة مما سيؤدي إلى تعمير الحضارة الإنسانية. ومن المناطق الريفية التي يمكن أن تشهد هذه الحرب: الشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وشبه جزيرة كوريا.

إن العلم لم يتوصل حتى الآن إلى إمكانية منع الكوارث الطبيعية التي تغزو العالم دون تفرقة بين الدول الصناعية الغنية ودول العالم الثالث. ولذا يجب على العلماء المتخصصين التعاون فيما بينهم والتعميق في دراسة الظواهر الطبيعية التي تغزو العالم وتسبب في الخسائر الباهظة سواء في الأرواح والمنشآت وصعوبة تعويضها خاصة في الدول التي تعاني من الفقر.

عاصم السيد أحمد

MR. EYESSA ALEXANDRIA  
م. عيسى الإسكندرية



## مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine  
AS&A Publishing Limited  
Registration No. 04761267  
Camden Road, Camden Town  
London NW1 9DR DX: 57074 Camden town

### رئيس مجلس الإدارة

عاصم السيد أحمد

### رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

### أعضاء هيئة التحرير الشرفية

أ.د. إسماعيل مبارك

أ.د. محمد صلاح الدين النشائي

أ.د. عصام شحرف

أ.د. أحمد عيسوى صالح

### المستشار القانوني

محمد محمود بدر

### الحامي بالنقض

### مشرف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

### مدير التحرير

نشأت الديهي

### سكرتير التحرير

محمد البنهاوى

### المراسلون والحررون

جمهورية مصر العربية

\* ريان أحمد بدوى

\* السيد عبد الجيد السيد

\* شربين جلال منير

\* عبد الرحيم مصطفى

\* ميادة محمود

\* ياسمين عبد الجيد

### المكاتب

السعودية - جدة

\* مركز الربان محمد مبرد للإستشارات البحرية (مسكا)

تليفون: (6533724) - (2) - (+966)

فاكس: (6533684) - (2) - (+966)

سوريا

\* ريان / رامى تحوف

محمول

فاكس

كندا

\* شريف صلاح مختار

تليفون: +1-4167250912

### عنوان المراسلات

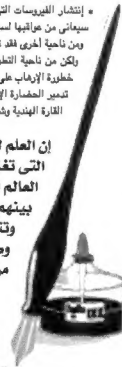
القاهرة 0122586455 +2-01

إسكندرية 03-4275117 +2-03

العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سمحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international\_p\_e\_m@yahoo.co.uk





## MINISTRY OF INVESTMENT AND LAND TRANSPORT



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives :

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2005/2006.

### CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m<sup>2</sup>
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.  
2 Mobile Cranes.  
7 Transtainer (RTG).  
34 Reach Stacker.  
47 Tractors & Semi-trailers.

- Inland terminal area: 50000m<sup>2</sup>
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m<sup>2</sup>

### CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

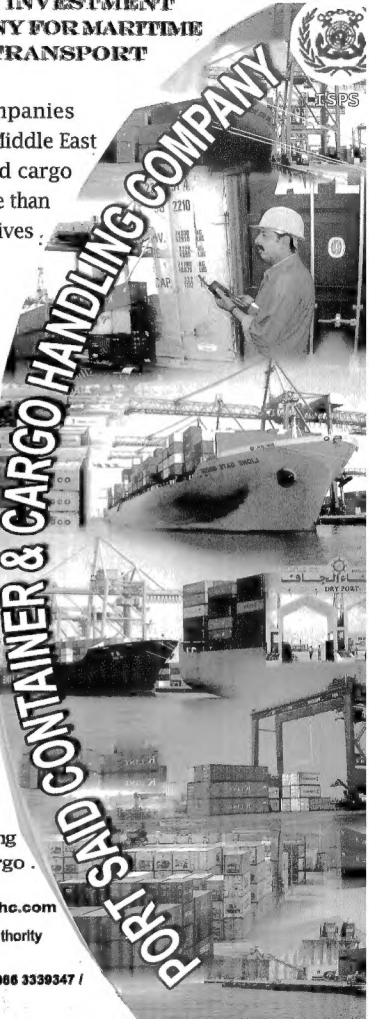
WEB: [www.pscchc.com](http://www.pscchc.com) E-MAIL: [info@pscchc.com](mailto:info@pscchc.com)

Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority  
Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235662 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY



**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

[www.mscegypt.com](http://www.mscegypt.com)

**m  
sc**  
**EGYPT**



**Daring to be different**

**Hot Line 19673 (19 MSC)**

**Head Office: 55 Sultan Hussein St.**

**Tel: +203 4884000**

**Fax: 203 4884001**

**Customer Service 203 4884008**



**رويال  
للخدمات اللوجستية**

**رائدة فى النقل الدولى واللوجستيات**

**LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS**

web: [www.royallogisticsintl.com](http://www.royallogisticsintl.com)



عزيزى المستورع ... عزيزى المصدر

إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى

... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخير الشحن الدولى يتحدثون

**رويال للخدمات اللوجستية**

**ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون**

**(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)**

- فريق عمل متخصص ومدرّب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من وإلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضخص المسبق عن السلع الصناعية

**معنا... وداعاً للتأخير... وداعاً للقلق**

مكتب القاهرة: ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر  
ت: ٢٤١٩٩٩٤ - ٢٤١٨٤٤٣ - ٢٤١٨٤٣٨ - ٢٠٢ - ٢٤١٨٨٧٧ - ٢٤١٨٤٤٣٨ فاكس: ٢٠٢ - ٢٤١٨٨٧٧ - ٢٤١٨٤٤٣٨

مكتب الاسكندرية: ١٠ ش المتحف الرومانى - المسلة - الدور الثانى  
ت: ٤٨٣٨٩٥٢ - ٤٨٣٨٩٥٢ - ٢٠٢ - ٤٨٣٨٩٥٢ فاكس: ٢٠٢ - ٤٨٣٨٩٥٢

مكتب ميناء السفينة: العين السفينة - السويس  
ت: ٣٧١٠٢٩٩ - ٣٧١٠٢٩٩ - ٢٠٢ - ٣٧١٠٢٩٩ فاكس: ٢٠٢ - ٣٧١٠٢٩٩

مكتب بورسعيد: ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر  
ت: ٣٣٥٢٩٤١ - ٣٣٥٢٩٤١ - ٢٠٢ - ٣٣٥٢٩٤١ فاكس: ٢٠٢ - ٣٣٥٢٩٤١

مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤  
ت: ٣٦٧١٤٨ - ٣٦٧١٤٨ - ٢٠٢ - ٣٦٧١٤٨ فاكس: ٢٠٢ - ٣٦٧١٤٨



constant, the definition of public service varies from one country to another, and does not remain constant over time even within a given country.

This is, consequently, a major consideration to be taken into account in the preliminary thinking on the introduction of private management in ports. This aspect is all the more delicate as the initial situation is frequently one of a stagnant public sector, often with limited capacity for clearly identifying the responsibilities that fall within the public service domain.

For example, the activity of a port terminal operator cannot be qualified as a public service in all cases, and is more akin to a purely commercial activity in many instances. At the same time, the activity of the port terminal operator cannot be fully classified as to that of a commercial company, as the notion of partnership with the Port Authority is still present, although the levels of regulation and guarantees may be considerably reduced.

In a case where the public authority assigns this public service dimension to the activity, it is legitimate for the authority to retain

careful oversight of the activity, while being free to delegate its actual implementation. The public authority might regulate the activity of the implementing entity to a greater or lesser degree, while the delegatee must reconcile the right of fair competition with the proper protection of the interests of users (or customers). This has complex implications for risk sharing, the procedures for which must be very carefully adjusted to achieve a fair balance, one that respects the objectives and constraints of the parties involved. The main objective of this part of this Module has been to describe various approaches for identifying risks involved in port reform projects and to suggest ways that these risks might be shared equitably among the interested parties

(Footnotes)

<sup>1</sup> The author is the advisor to the President & CEO of Amiral Management Corporation. He used to be the Principle Maritime Specialist with the World Bank during the 80s and 90s. This paper depends on several sources among which is the World Bank Port Reform Toolkit, published in 2004

## د. عفت بدر:

### الهندسة الوراثية هي علم المستقبل والاستنساخ ليس غريب على ناموس الكون !!



أجرى الحوار / أحمد مصطفى

الذي يتم عن طريق الإخصاب .

من وقت إلى آخر نسمع عن تجارب وأبحاث غير أخلاقية أو فسادات علمية كما يطلق عليها فما تعليقك على ذلك؟

مراجعة هذه قضية صعبة جداً لأنها أضرت العلم والعلوم بشكل عام فالقاعدة أن العلم مفيد للبشرية وأيسر ضار ولكن الأهم هو كيفية الإستخدام فالتأثير أن رجل العلم أحياناً يعمل من أجل مصلحة الإنسانية ويؤمن بأبحاثه بإنه، أما التجارب التي تجرى في الفضاء فهي أمر خطير جداً لأنها تتم في سرعة وبوتن أي رقابة عليها مما يجعل الفرصة مثقلة لعمل أي شيء وفي أي وقت وأدماً ما أسمع أسئلة تدور عن خوف الناس من الإستنساخ والبشرى مثلاً وأذكر أنه من حوالي عامين أعلن الرأيين عن أنهم إستنسخوا طفلة وحديث وقتها رجعة عليه مابين العلماء والمتخصصين إلا أنه تم اكتشاف كذبهم بعد ذلك عن طريق الأبحاث والتجارب وكثيراً ما يهاجمون بأن علم الهندسة الوراثية يمكن أن يقودنا إلى الهلاك ومع كل ذلك فلنا إرى العلم يعمل أمال كبيرة جداً في المستقبل فالهندسة الوراثية مثلاً تعمل أمال مشروعة في الطب والزراعة وغيرها من المجالات المختلفة .

## دكتورة عفت بدر

تعد أ. د. عفت عبد الطيف بدر أحد أهم المتخصصين في علم الوراثة والهندسة الوراثية في مصر وهي من مواليد محافظة القاهرة تخرجت من كلية الزراعة جامعة عين شمس ثم حصلت على دكتوراه في فليفة الوراثة من جامعة كورنيل بالولايات المتحدة الأمريكية وحصلت على جائزة الدولة للتشجيع عام 1974 ثم حصلت على وسام العلوم والفنون من الطب الأولى عام 1976 وحصلت رئيساً لقسم الوراثة بكلية الزراعة جامعة الأسكندرية وهي أستاذ زائر بجامعة هارفارد وكورنيل بأمريكا وجيرينول بفرنسا.

شهادات علمية وتجارب غير أخلاقية وبيع الأسرار كلها مرادفات تلازم علم الهندسة الوراثية فطريق يرى أنه يقودنا إلى حافة الهاوية وعلى الجانب الآخر طريق يدايع عن هذا العلم بأنه علم المستقبل ومن هذا الطريق التقني ب أ.د عفت بدر حيث دار الحوار التالي:

ماهى الهندسة الوراثية ؟  
هي عبارة عن تقنية تقوم على علم الوراثة حيث عن طريقها يمكن إنتاج كائنات معدلة وراثياً وتسمى بالكائنات عبر الجينات تسمح لكثيراً من أسلحة الدمار الشامل الوراثة والعروب الكيمائية فما في أبحاثها؟

العمل في أبحاث العروب الكيمائية هو عمل محظور دولياً وهناك العديد من المواثيق الدولية التي تؤكد على تعريمها ومنعها ولكن من المعروف أن هناك أبحاث ودراسات سرية الله أعلم

بأنه أنه من الممكن تصنيع فيروسات تستهدف عرق معين أو تراثاً في عرقيات أخرى مثلاً حدث في قصة فيروس STAS وإصابته للمسيحيين فقط دون غيرهم؟

معروف أن هناك اختلافات مذهبية كثيرة بين العروق والأجناس ولكن هي حقيقة الأمر هي اختلافات طفيفة جداً على D.N.A أو على الجينات فإذا كان هناك دول تسعى إلى إستلاك هذه الأسلحة فهي بالتأكيد تعمل في الفضاء على إستكشاف الجينات المختلفة والخاصة بالجنس أو العرق المستهدف ومن المعروف أن نسبة الإختلاف في الإنسان والإنسان قد تصل إلى 0.001 وهذا يصبب الأمر أكثر وأكثر أما بالنسبة لوقاية فيروس سارس فهو أمر من الممكن حدوثه ويثار حوله الكثير من الجدل في الأوساط العلمية والبحثية ولكن لا أستطيع أن أقول أي أو ذلك لأنه أمر يحتاج إلى بحث وتبقيق.

بعض الآراء التي تستند إلى علم الوراثة تطالب بمنع تزاوج أصحاب الأمراض التي لعلاج لها حرماً على الأجيال القادمة؟

هذا الأمر يشغنا أمام قضية صعبة ما بين الحقوق المتساوية لكل أفراد الجنس البشري وبين مصلحة المجتمع الذي تتلخه الكثير من الأبعاد غير أن هناك الكثير من الأمراض تظهر للأطفال بدون أن يكونا لأبوين مصابين بها وعموماً للتكنولوجيا الحديثة تمكننا من إستكشاف الأمراض والعامات الجينية في بطن أمه والذين ليعلننا في هذه الحالة من إجهاض الجنين ولكن القرار هنا يكون في يد الأسرة وخاصة الأم وليس في يد المجتمع .

في محاضراتك العامة تتكبرين أن الإستنساخ ليس غريب على نظام الكون فكيف ذلك؟  
الإستنساخ بكل بساطة هو عبارة عن نكاح خضري لفصل النخل يتم ذلك فسيه ويتم زراعتها فتنتج لنا نخله جديدة تحمل صفات النخل الأول والإستنساخ يتم بنفس الطريقة مع إختلافات قليلة حيث يتم فيه أخذ نوية خلية جسمية ووضعاها داخل بويضة مغرفة من نواتها فينتج لنا كائن مطابق تمام لتدس صفات الكائن الأول وهذا هو الإختلاف بين الإستنساخ والنكاح الطبيعي

# In Infrastructure

inflation risk) itself induces other risks:

- Risk of significant deviation of realworld conditions from the indexation formula over a certain period;
- Risk of divergence between the indexing conditions of different contracts signed by the Port Authority and the operator (procurement, operation and sale).

The risk for the operator is that the indexing formulas can lead to an increase in costs that exceed the increase in revenue or the potential reduction in negative effects. The risk for the concessioning authority is that the operator's prices rise too high when competition is inadequate.

## Credit Risk – Bonds

Sharing or mitigating the many risks associated with port projects frequently gives rise to contractual obligations and attendant financial sanctions if one party's or another's obligations are not met. Sanctions convert the risk into specific financial obligations (payment of penalties). This, in turn, generates the credit risk of the partner being unable to meet his financial obligations.

The most efficient method of ensuring that the partners honor their financial commitments is to require bank bonds. These are frequently demanded from the concessionaire or by the operator from its private partners. The amounts and call conditions for these bonds must accurately reflect the respective commitments of the parties. On the other hand, the operator's credit risk with respect to the concessioning authority cannot be covered by bonds, and generally remains a political risk.

## Approach of the different partners to risk and its Management

### (a) Concessioning Authority

The primary challenge for the Port Authority is to identify a balanced set of risk management measures, the Port Authority being responsible for defining this essential state of balance. This requires expertise in numerous areas, which can lead to the use of the services of specialist consultants. In addition to the terms of the contract concluded with the operator, which defines risk sharing between the Port Authority and the operator, the composition and characteristics of the sponsors raise major issues for the Port Authority in terms of:

- the capacity of the operator to comply with the terms of the contract;
- the degree of commitment of the various shareholders;
- the commercial positioning of the operator, with particular reference to the equal treatment of users or customers; and
- the transfer of technology and the participation of national players in the project.

This means that the process for selecting the partner is a matter of prime importance for the Port Authority. Apart from selecting a partner who can meet financial objectives (e.g., reasonable tariff levels, minimization of subsidies and maximization of the fee), the Port Authority must also be able to select a reliable partner. This is one capable of complying with all the terms of the concession contract and capable of carrying all the risks located to the partner.

Recommendations relating to the management of calls for tender are published by the principal international financial institutions. These documents describe in detail relevant selection criteria and methods for achieving the satisfactory selection of candidates. The involvement of the international financial institutions in these privatization initiatives also may permit Port Authorities to avail themselves of additional assistance provided by these entities. These sponsors can thus play the dual role of lenders and advisors to the concessioning authority.

Apart from the challenge of selecting the original partner, as time passes there is also an issue associated with the continued commitment of the shareholders. A particular risk arises if the initial shareholders decide to dispose of their interests in the project company to third parties that

do not meet the expectations of the concessioning authority. This risk must be anticipated by appropriate contractual clauses.

### (b) Project Sponsors

Having first analysed the risks of the project, the shareholders will logically seek to align the level of risk with the expected return on the operation. Their decision to become involved, consequently, depends on their assessment of indicators such as the project internal rate of return, investment coverage ratio, or return on equity.

However, apart from this determination, which is the same one every investor must make, each sponsor generally adopts his own particular approach according to his own agenda, enabling him to reduce this risk/shareholder return profile. For example:

- a constructor or equipment supplier seeks to maximize his return for the construction phase and through the upstream services he provides;
- an operator seeks a return on the facility management services that he provides;
- a customer, shipper or ship-owner looks for a high quality of service and reasonable rates over the long term; and
- a financial investor is primarily looking for the sustainability of the project throughout the life of the investment period.

The agendas of the various sponsors can lead to different expectations in terms of concessionaire policy. This situation also creates major differences in each sponsor's willingness to carry risk or in the length of time over which he expects to earn his return. The concessionaire consortium clearly must manage possible differences in objectives among the sponsors; but these differences also concern the concessioning authority. This is because they can lead to situations that are prejudicial to the general interest, for example as regards the continuity of service.

### (c) Lenders

The project's lenders primarily look for the project to have the capacity to repay its debts. They consequently adjust the amount of the debt and the repayment profile according to the annual and actuarial debt coverage ratios (see Part B of this Module for a precise definition of these concepts).

Apart from these financial ratios, the lenders frequently impose other constraints on the sponsors to ensure their continued commitment throughout the defined repayment period. This stems partly from the fact that the loans are not (or are only partially) guaranteed by project assets (which tend not to be liquid in port projects), but principally from the cash flows forecast for the period of the loan.

The lenders, therefore, invariably call for a minimum equity investment on the part of the sponsors. In the alternative, lenders may consider the replacement of equity participation by subordinate debt (which presents the same advantages) as acceptable. Furthermore, reserves can be set up for the purpose of earmarking cash flow surpluses for debt repayment, thereby preventing the shareholders from recovering their equity contributions before loans have been repaid. It is also rare for so-called "non-recourse" loans to be genuinely without recourse, and the lenders frequently impose guarantees on the part of the sponsors, in particular during the construction period.

The techniques adopted by the lenders to limit their risk also include other measures including comfort letters or commitments by the concessioning authority, domiciliation of revenue or debt, assignment of debt, and technical and financial performance bonds.

## Conclusions and Recommendations

It is not possible to cite universal principles for risk sharing in view of the widely varying characteristics and environments of port projects.

The public service dimension of port operations, which the public authority assigns to each port activity, is a core element in the process of defining and sharing risk. However, the notion of public service is by no means universal. While some principles are



## Public-Private-Partnership Projects

**Golden share or blocking minority.**

Over and above the contractual conditions included in the bid specifications, the concessioning authority can retain a "right to know" concerning decisions taken by the concessionaire. The most commonly used techniques for this are to hold an equity interest in the project company and to hold a "golden share" or blocking minority. This enables the concessioning authority to exercise oversight

from within, but also can invalidate the risk sharing balance by introducing chronic interference by the concessioning authority in the management of the concessionaire company.

Despite its drawbacks, this form of government oversight is widespread. In over one-third of the privatized port terminals worldwide, the port or municipal authority owning the port also has an ownership interest in the terminal operator company (IAPH Institutional Survey, 1998). For example, in the case of Hamburg, the port (owned by the Hamburg regional government) has a majority interest in the operator company. This situation often gives rise to conflicts of interest between the shareholder and regulator roles of the concessioning authority, which tend to outweigh the perceived benefits of such a scheme. Control and monitoring of the concessionaire's behavior generally is best carried out through a well-drafted concession contract, making proper allowances for the concessioning authority's interest in reviewing certain strategic decisions of the concessionaire. This will safeguard the concessioning authority's role as an impartial regulator with all its operators, which runs the risk of being compromised if it becomes involved as an equity holder in any of the private parties it is supposed to oversee.

**Other Concessioning Authority Guarantees**

The existence of a horizontal partnership between the various players in the port community on the one hand, and the transport chain on the other, was described earlier. The operator will often seek to combine the various services required by his customer into an integrated whole or, alternatively, give contractual guarantees to customers as to the level of service provided in these various domains. It is logical for the Port Authority to provide the operator with guarantees concerning standards of facilities and performance of services in the port (e.g., depth of access, buoying, operating hours, ship services), whether provided directly by the Port Authority itself or delegated to other service providers within the framework of a vertical partnership. These commitments, frequently grouped in a clause headed "concessioning authority's obligations," can result in financial penalties against the Port Authority in the event of failure to meet its obligations. The resultant commercial risk for the operator is then transformed, theoretically, into a credit risk for the Port Authority. Clearly, it is important for the operator to conduct a thorough analysis of operation of the complete port community and its reputation before committing himself to the project. Irrespective of the clauses included in his contract with the Port Authority, the operator will inevitably suffer the consequences of any defective operation of the port.

Likewise, while it may be useful to include guarantees regarding land transport modes (e.g., hours of operation, access to carriers, creation of new infrastructure, minimum charge or minimum capacity for a rail service), the quality of the intermodal service at the port is critical to efficient and cost effective operation and should be analysed before the operator puts in a bid.

**Management of the Commercial Risk by the Operator**

Where the number of customers using a port, a terminal, or other facility is limited, or where a small number of customers represent a major share of the activity, the operator can protect himself against

traffic/commercial risks by means of a "take or pay" contract. This is a long-term contract under which the customer undertakes to generate a minimum level of traffic and agrees to pay a fixed sum to the operator whether or not he requires and uses the service. A terminal's main customers—shipping lines or large shipping companies—will frequently become project sponsors, much like construction companies or operators. In such cases, the customer shareholder, himself, carries part of the commercial risk.

However, this arrangement has a number of disadvantages, particularly the risk of discrimination against non-shareholder customers. Non-shareholding customers can guard against this possibility by entering into a "take or pay" contract with the terminal operator.

**(d) Contractual Risks**

Relationships between the Port Authority and concessionaire on the one hand and the concessionaire and his suppliers, lenders, customers and subcontractors on the other are defined in contracts. This section highlights the principal risks involved in the drafting and implementation of such contracts.

**Contract Management**

To protect both the concessioning authority and the concessionaire, contracts typically include provisions governing the possibility of changed circumstances or disputes about contract implementation. The main elements of the contract governing such developments include:

- Revision clauses: at the outset of the project it is impossible to foresee all the events that might arise over a period of several decades. This means that revisions will be required to adjust the terms of the contract to changing situations. The conditions and procedures for these revisions must be defined; e.g., periodic revision at defined intervals, revision scheduled for key project dates, revision triggered when a particular throughput level is reached, or revision at the request of one or other of the parties;
- Contract termination or renewal clauses: the duration of the original contract period is a major risk consideration for the operator. The possibility for renewal or extension of the contract must be defined, as must the procedures for take-over or repurchase of the project assets on termination of the contract;
- Early termination clauses: these clauses define the conditions potentially leading to cancellation or early termination at the request of one party or another and the applicable procedures relating to penalties or compensation. These clauses must also be compatible with the underlying loan contracts signed by the operator, where these agreements provide for a lender's right to substitute another operator in the event of the bankruptcy of the original operator; and
- Procedures for settlement of disputes: risks associated with disputes were addressed in the section on political risk management. The relevant clauses cover settlement out of court, the eventual intervention of independent experts subject to prior acceptance by the parties, and arbitration clauses (e.g., place, applicable law, arbitrator, expenses).

**Indexation Risk**

Indexation formulas have been mentioned on a number of occasions in connection with changes in tariff levels, long-term contracts with customers or suppliers, operating contracts, etc. Indexing designed to enable the operator to cover or reduce certain risks (in particular the





وزارة النقل  
الشركة القابضة للنقل البحري والبري  
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

# مستودع البشرى

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع رائدة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

## الوصف العام:

- ◆ تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- ◆ يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- ◆ موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القبارى - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- ◆ المستودع مؤمن عالية ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

## نشاط المخزن:

- ◆ تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- ◆ تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التريبيك).
- ◆ التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- ◆ تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- ◆ بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- ◆ إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- ◆ تعريف متميزة ومنافسة.

**نرحب بتهنئتك لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.**

**العنوان: مستودع البشرى الجمركي شارع البشرى - القبارى - الإسكندرية - جيلفون ٣/٤٤٥١١١٥**

**لإزيد من المعلومات رجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:**

هاتف: ٠٢/٤٨٦٢١٢٤

هاتف: ٥٤٥٦٦ A.C. H. UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com



# شركة جلف بدر

الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



## EVERGREEN



## ITALIA MARITTIMA S.P.A



## HATSU MARINE LIMITED



أحمد حلمي بدر

بهاء حلمي

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة  
يتقدمون بالتهنئة القلبية  
للسيد الأستاذ

محمد شوقي يونس

رئيس مجلس إدارة

الشركة الوطنية للملاحة البحرية

وذلك لحصول

سفينة الركاب (ذهب)

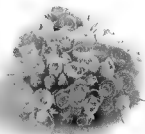
إحدى سفن الشركة

على جائزة أحسن سفينة هذا العام

وذلك في الاستفتاء الذي قام به

قطاع النقل البحري

ويتمنون لشركته كل تقدم وإزدهار



# شركة فينمار للملاحة



**FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E)**

**" MOUSELHY BROS."**



محيط



**YANG MING LINE**

● خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد  
وموانئ الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



□ خط منتظم يعمل بين موانئ حوض  
البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسي : ٣ شارع فرناند عاده / المسلة / محطة الرمل / الإسكندرية

٤٨٧٢٥٠٠ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٦١٢٣٩

فاكس ٤٨٤٧٣٦٦ / ٤٨٤٠٧٥٧ - تليكس ٥٤٤١٨ / ٥٤٦٣٠

فرع بورسعيد : ٠٦٦/٣٣٣٦٦٤٥ - ٠٦٦/٣٣٥٩٧٧٥ - فاكس ٠٦٦/٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٠٥٧

القاهرة - السويس



# شركة جلف بدر

الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



EVERGREEN



ITALIA MARITTIMA S.P.A



HATSU MARINE LIMITED



أحمد حلمى بدر

بهاء حلمى

دكتور محمد بهاء

وجميع العاملين بالشركة

يتقدمون بالتهنئة القلبية

للسيد اللواء بحرى

حسين الهرميل

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

هيئة ميناء دمياط

ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة السيد الرئيس

محمد حسنى مبارك



# ميناء شرق بورسعيد نقاط الالتصاقات



## أولاً: نقاط أولية

- أن صانع القرار بحاجة دائمة إلى صناع الأفكار
- مصر هي الدولة العربية الوحيدة التي تطل على البحرين المتوسط والأحمر
- كما تطل على مجموعة إستراتيجية متميزة من البحار والمرتات والخليجان
- (البحر المتوسط - البحر الأحمر - قناة السويس - خليج السويس - خليج العقبة)
- وإمكانيات سواحلها تبلغ 2400 كم، وهذه الإمكانيات المائية تعتبر بنية أساسية هامة في صناعة النقل البحري
- وتبلغ سواحل شبة جزيرة سيناء 700 كم، أي ما نسبته 28% من جملة سواحلها وأن هذا المثلث الإستراتيجي هو الذي يحوى ميناء شرق بورسعيد المحوري.
- وهنالك حجم ومدى الطاقة الإستيعابية للاستثمارات البحرية في هذه البنية الأساسية.

- كما يؤكد أن الإهتمام في مصر بتطوير قطاع صناعة الخدمات البحرية والنقل البحري، يعبر عن تحول جوهري في ميكنة بناء الاقتصاد المصري.
- وبمحصلة ذلك كله أن مصر تعد جورة التاج الجغرافي للشرق الأوسط.
- وهذا يعنى أن المسافات الاقتصادية (Economic Distances) قد حلت محل المسافات الجغرافية (Geographic Distances)
- وهناك نحو 30 مليار دولار من التجارة العالمية يتم تصاريها يومياً وهذا سر السباق المصمم ما بين الموانئ المحورية عبر العالم.
- وهناك ما يزيد عن 400 منطقة حرة دولية تدخل في هذا السباق كذلك.
- وهذا السن الذي طاقته التكلفة 8000 جانيه سنترول إلى الماء بحلول عام 2000، وبحلول عام 2010 ستكون هي المسيطرة على خطوط النقل البحرية الدولية.

## ثانياً: بعض الملامح التجارية الدولية

- معروف أن ما يتجاوز 99% من التجارة العالمية يتم نقله بحراً
- وهناك 3000 ميناء تقوم على خدمة هذه التكاليف للتجارة
- منها 30 ميناء محوري أي ما نسبته 1% من جملة هذه الموانئ وتقع على وشك إضافة ميناء جديد لهذه الثلاثين.
- هذا الاقتصاد يقوم على نظم إدارية وبحرية متقدمة .. وعلى قدر التناغم والتناسق ما بين الإدارتي .. يتحقق مستوى التنمية ومستويات للتشاكل والتماثلات الاقتصادية الدولية ..
- وتعد الموانئ قواعد لطاقت اقتصادية تنتج تداق من الخدمات والتسهيلات لأساطيل السفن - مشحونة البضائع بنظام السوق اللقورية (SPOT MARKER)
- وبعد إقتصاد صناعة الخدمات من أعلى مراحل التقدم الاقتصادي لأنه إقتصاد يقود قوة التصدير لأسواق عالمية مفتوحة.

- على لوحات الرسم الآن سفن حاويات تبلغ طاقتها النقلية 10.000 حاوية و 15000 حاوية.
- مثل هذه السفن لا تتعامل مع ميناء واحد محوري بل تتعامل مع عدة موانئ محورية لإستبارتات فنية واقتصادية وتشغيلية فاسطن الكبرى تحتاج إلى محطات كبرى.
- وهذه السفن المعقدة تشكل تمديداً عملياً للموانئ المدنية والمركزية .. لأنها لا تتعامل إلا مع الموانئ المحورية (HUP PORTS) أو الموانئ المليونية (Mega Ports).
- العالم يمر الآن بمرحلة قد أخلفتها هي العمورة (Revolution) مع التناور (Evolution) في مجال النقل الدولي متعدد الوسائط Multimodal Transportation .. بما يعنى أن الجغرافيا العالمية قد تحولت إلى شبكة واحدة ضخمة من المسافات والطرق.

- أن أريد أن أقول إن إنجلترا كانت تلغز في نهاية القرن الماضي بأنها تصنع سفناً بلغت حمولتها 740 ألف طن .. الأمر تغير الآن كثيراً .. فترسبات بناء السفن في كوريا وهذا

بفقت طلبات بناء سفن حمولتها 3.59 مليون طن في الفترة من يناير إلى مايو 1977 .. فضلاً عن أن ناقلات تنترول واحدة يوسمها نقل 500 ألف طن بتروكس خام مرة واحدة.

## ثالثاً: الميناء المحوري

- لدى إقتناع كامل بأن موقع الميناء المحور الطبيعي هو شرق بورسعيد .. لأن الميناء المحوري له عدة خصائص إقتصادية وجغرافية وتكتولوجية من أهمها
- أن يكون بكامله ميناء الحاويات (Container Port) وليس ميناء لصاحه حاويات (Container Terminal)
- أن تكون معمرته الجيوسياسية ذات أهمية لوجيستية متميزة.
- أن يكون موقعه البري محققاً للفرات المالية والزمنية ودورات تشغيل السفن المتلفة معه.
- وأن يكون واقعاً على أو بالقرب من ممرات ملاحية دولية وفي مركز شبكة خطوط الملاحة الدولية.
- أن يكون ماصصة مركزية بالنسبة لجمعية من الموانئ الواقعة على محيط دوائره الجغرافية Feeder ports يتمند في تشغيلها على الطاقة الإنتاجية للميناء المحوري الأم.
- أن يتوافر له ظهير أرضي (Hinterland) ذو طبيعة جيوسياسية وإمامية مائية (Foreland) متفخمة على طرق النقل الدولية تزود بمطويات وخصائص نقاط الالتقاء والتقاطع.

- أن تخضعه شبكات من الطرق البرية والبحرية والصيدية والبحرية والجوية.
- أن يكون ميمناً على شبكة طرق وموانئ الأسواق والموانئ الإقليمية والدولية.
- أن تتوافر له ظروف مملكية مؤاتية تساعد على سلامة وإستمرار العمل فيه.
- أن يمتلك تجهيزات ومعدات وآلات تكنولوجية حديثة تمكنه من أداء العمل وفق العوللات والمستويات العالمية.
- أن يتضمن الميناء منطقة أو عدة مناطق حرة.

• أن يكون قاعدة للخطوط المحلية الدولية، وخطوط التغذية الإقليمية Regional Routes

- أن يدار وفق جدواول تشغيل زمنية محددة ودقيقة على أساس قاعدة الخطا صبر Zero defect
- نقاط على معدلات توريد "أساطيل السفن"
- أن يكون مركزاً ملاحياً (Maritime center)
- ومركزاً لصناعة النقل والسفن (shipping center)
- ومركزاً مالياً (Financial center)
- مركزاً تجارياً (Commercial center)
- ومركزاً صناعياً (Industrial center)

## رابعاً: حقائق عن الميناء المحوري - شرق بورسعيد

- مصر بموقعها الاستراتيجي والجيوسياسي تصلح أن تكون من أهم مراكز إستقبال والتوزيع السلمي Distribution في منطقة الشرق الأوسط
- أن مصر هي الواجهة الوحيد الذي يتحارب مع كل هذه الإشتراطات فميناء بيروت الذي إنتجت خطة تطويره عام 2000 كانت طاقتها 400 ألف حاوية.
- أن منطقة شرق البحر المتوسط بكاملها ليس فيها ميناء محوري واحد حتى الآن.

## خامساً: الخلاصة

- أن الإلتجاهات الرئيسية للاقتصاد المصري تشير إلى تحركنا نحو الإندماج الفعال في الإقتصاد الدولية القائمة بكثافة على صناعة الخدمات
- وأن قساعات البحري قد عاد إلى هذا الميدان بقوة تبحث عن فرص الإستثمار.
- وأن مصر تمثل بيئة واعدة في الإستثمارات Investment - Friendly environment
- وأن موقع الميناء المحوري يتوسط بقعة جغرافية تمثل طاقة نفعية دولية.
- مع ملاحظة أن لغة النقل البحري الدولي قد مسارت في عمليات التحوية Containerization
- وأخيراً فقلتي مؤمن من أن مصر والعالم لفيهما أقداب وإمكانات مشتركة مهمة في التحالف الإقتصادي في مثل هذا المشروع البحري.

## مشكلات من حياه الواقع - شهر عسل دائم مع حماكتك المبهلة فيا أيتها النبيلة رفقا إرحمى ضعفى .. رحم الله ضعفك

يبقى على ويريدنى وأنا من ديرة أهرب وأضرق يدهن نفسة بيد أمة ويضع عقدة لسيفها المسلول وما أجمل  
عقده ويترك لها الخيار وهي كالسيف الذى لا دماء عليه .. إذا كانت للزنا قواعب ، فلزواجها أيضا قواعبه،  
لعل من أهمها التعامل مع حماكتك .. ولكن أحيانا ما تشوب علاقتك بها بعض القيوم التى تسفر أحيانا  
عن أضرار رصديّة تكدر صفو سمانك الزوجية؛ ولكى يسود الوئام بينك وبين حماكتك، أقدم لك اليوم  
نصائح علماء النفس من أجل مزيد من الدود والتفاهم مع السيدة التى أنجبت لك شريك حياتك وحبيب  
عمرك المتهور الذى أعصيتية أنت ذاك وعمرك وطوق جنتك .. وربما لا يشمر !!!



أن الرجوع إلى المنزل بعد يوم عمل شاق والمعرى على حمام  
محمى أو مكرونة بالمشاميل على مائدة من الأمور التى  
تبعث على السرور والإمتنان.. ولكن إذا اعتادت عليك القيام  
بالأعمال التى من الغثخفيف أنك المكلّفة بها فحاشى أن  
تستجيب لسياط من تحت قدميك وأنها مستصعب شديداً  
سيدة المنزل، فلن لا يحدث لك فساد تكون .. نتيجة على أقل  
تقدير أنها تستكمل كل كل صغيرة وكبيرة من أمورك.. لذا  
أماكى زمان أمرك وبيتك وإياكى لك مالك الخاص.

فاهنت مثلا تدرس إحترام المهنة ، لأن قضية المصوات تأخذ  
الطابع العلمى باعتبارها مشتركا إنسانيا، فقد قامت  
مدارس العلم من عامين بتعليم الفتيات اللاتي من مقتبل  
الذكى كدرا يصنعن زوجات أبناء مائعات، في محاولة لعد من  
نسبة حالات الطلاق أو فسخ الطويات المتصاعدة في الهند،  
حفظ لك مصر!!!

وقد استطاعت أكثر من 4 آلاف فتاة أن تنهى بنجاح الدورة التى  
تستغرق 3 أشهر بمركز "ماجيو سانسكي" في "بومباي".  
وأوردت صحيفة "إسترايت نيوز إنترتينمينتال" أن الدورة تهدف  
سيدة الفتيات إلى تعليم الأسرية وفقرى سرور التعاون الأسرى  
في طوبى زوجات المستقبل حتى تمكن صورة مثالية لزوجته  
الابن، وهى تسعى لها الإختراف في الزواج والتمتع  
والراحة من أفراد أسرة زوجها فتأكل لأمهم وتقرح لفرجهم  
خاصة مع حماكتها المبهلة.

فلن نرحب الصامتة التى تدعى وتدرى ما تدري ما تطلع ففده  
جهاز مخابرات فاحصينها والتي تدري ولا تدري أنها شري ففك  
قنبلة موقوتة فاحصينها ولا الحماة لى لا تدري وتدرى أنها لا  
تدري قلعة مشروع مصيبة فاحصينها والحماة لى لا تدري  
ولا تدري أنها لا تدري ففك حمة مثالية فاحصينها فاحصينها  
تعالى لك أنت سيدة لها باطع من الخبرة في فنون كيد  
النساء ولا تعلم إنيك كيانا قائما بذاتك ولكم متعة تاما.

ففى لى لا تدري أنها ..  
وأخيرا إن أتت إلى الأم وزوجة الابن بهذه الكلمات يا أيتها  
المتزاحمتين على قلب هذا المسكين، رفا به ورفقا فهو الصبر  
الغافر، الذى تلمس عليه نعم التنتين أحيانا فهو ألب العلى  
الذى تسمع نعمت .. حنة قلبه تريثا ففحن التنتين هدى  
.. فهل باله عيبي، والفكر كل منكما في وضعها لا كانت  
إدراكها موضع الأذى، تدرى كى أيتها الصامتة أنت كى في يوم  
الرجل سينك زوجة إين، ولد حصة، وفكرى في شعورك إن ذاك  
نور حزن وضعها، وأنت كنت تدرينها إن حاولت حفظ  
قلب زوجك، فتخطى من حدة المسك بعد كى زوجة إين وتخطى  
تصرفاتها.

واعلمى أيتها الزوجة لك مستصعب بعد فترة من الزمن  
لأن سينك زوجة، وسينك حمة، وسينك حمة، ففكرى كى تصرفات  
وكيف يكون موقفك من قلب إين وقلب زوجته، فلنظر كل منكما  
إلى هذه الأوضاع حتى تتبين من صحتها، وحتى منكما  
الرجل المسكين من سفير في طريقه إين الطريق إين إلى بلغ من  
المرح الخاطيء يوم ذراخ جوع لأمهم ويطلق على خرج  
بيوتا حبيبتى.

مماثلها معاملة الد .. فمثلا لا جدوى من أن تحاول إعداد  
أصناف الطعام التى أشدتها بيضعها على ألسن من  
يكن .. قد تتوقعين عليها وهو ما يمكن أن يثير حقها عليك  
أو قد تبين أقل ماهرة منها ويعتد تستعمرين بالفضيق أو  
الإجراع من هذا الصغر الطفى الذى أحرزته عليك الذى قد  
تعلن عن بصفت إيشانة من شفتها أن تسميتك بإيجاز  
الضديد .. كما إذا كنت حماكتك تنتمى إلى مدرسة الطبع  
التقليدية فيمكنك إيجازي الجميع بتقديم عشاء مسين أو  
إيطالى لسفوك، وذلك أن يطلى نجاحك على نجاحا .. وناس  
الطبع على طبع الطبع على الطبع أو أى مجال آخر.  
5 - لا تشعريها بكل مشاكلك وعلى الزوج المسكين كلاك  
كلية فففسه تخرب بيتك .. قد تكون حماكتك سيدة كدرا  
واسعة الخبرة وقد تشعرين أحيانا بعد قربة منها .. ولكن  
لا .. لا تستسلمي على ما .. لا تستسلمي على ما .. لا تستسلمي على ما ..  
الحديث على كل أمور الخاصة وإياك وإيفائها على مشاكلك  
الزوجية وتجنبي تاما إقتاد إينها أمامها أو الشكى منه  
إينها .. فسيفكون وقد ففها غير موقوع إن أنها تستعمر بك  
أمت جردا عجزا منها وعطفا مستعدين كامل مكرت على  
قلها وهى نفس اليات لا تشكى الأم إينها حتى إن كان  
يكره سلوكها ومنهجها على الشخص الأخرى إين دائما  
فول الأين إين لا بعد عمر طويل يكون إين زوجته.  
6 - لا تتناقلي من إستقلالاتك بل شاك، يمشر زوجك بحسنى  
كبريا ما يطمع يطمع منك كمالا بعد كمالا وهى ولكن أحسسى  
على إستغنائها أيضا في منزلها لكى لا تكون العادة  
على تعارف عليها الجميع على قضاء معظم الوقت عند  
حموك، بعنى عليكما الشعور بالمسؤولية وعدم الإعتداد  
كلية على حسن ضيافة "الكبار" .. لذا عليك إستغنائها  
ومستقلاتها بإفراجه وزوجها بين من مكائتك عطفا  
ويشرك بان إينيك كيانا قائما بذاتك ولكم متعة تاما.  
7 - لن تخطفي مع حماكتك عاده ما تكون العادة بين زوجة  
إين وحماكتك من العلاقات الإنسانية التى أنت تشبه  
إلى بعد كير عالة البنت بنيتها .. ولكن أحسسى قد تشمر  
حماكتك بالغيرة وقد تصرف بطريق لا تتوقعين .. ففى  
حينئذ سنك على كك لم تكفك "إينها" منها ولما  
تسعين أيضا تكسب زوجها في سلك وذلك تستعمرين عليها  
في مكرتها الثانية .. كما يصنع العلماء بعد الإطراف على  
القتل على زوجك أمام حماكتك .. فذلك أيضا ما يثير عيها  
كما يهولها بالفضيل بعد أساسى في فهم حياتك الزوجية  
حتى لو كتى الحب الفال لزوجك لن تخطفي العادة بين الزوج  
أمام غيرة الأم وهى ليلة كل الليل إلى أن تترين عيها  
وعلى الزوج إيراد أمة إيفاء إيشانة زوجته حمة  
كثيرا ما يصعب بريقته عره ويظهر الفرحه بريقته حمة  
لأه فيجعلها تنالك حرق غير مشروعة لإفساد العالة بدون  
شعور وهى إين أن يرفعه لسيفها المسلول على إعتبار به  
الزواج .. كما مصيبتك على طاعة الزوجية ينادى على  
إيتارها وكل أشرون ما للنتيجة قرأى الأفرامه أظروا !!!  
8 - فليكن لك علك الخاص يا إيتى لا تص حماكتك ففحن  
بيت الخاصة إذا كانت من النوع القمم لجياح .. من للكم

أعلم أنك أول صبر وأول دين حمتة روعة .. لكن هذه سنة  
الحياة تقبليها .. تعين عالة الأم بأنيتها بوقتها وعادة .. تبقى  
هذه العادة قيدا جذا عندما يكره الابن ويتزوج .. وأحيانا  
تصل قبة هذه العالة وخصوصيتها إلى حد شعور الأم بالغيرة  
من زوجة إينها وإحساسها بأنها إصانة دخيلة على حياتها  
فما تخطف من إينها وتتفلسف على حبه، وعلى الدات  
جاست تدسر الزوجة بانه غير مرغوب وهى تلمس تدما  
محظية لأنها تزوجت من إينها .. قد تتعرض بعض الزوجات  
للحماض حموات الزوجة أو لتحمات الجارة وبالطبع لا  
يمكن لأحد أن يعتار أمة، فهى أمة ممكنة النتيجة مسلبة من  
المشاورات الزوجية يشعرو عالة الزوجة بحماكتها، وإلى عليك  
ألا الرجل أن تستعبد حمواتك وذلك إحصا على تقويم  
ببور إينيك الضاي تصد أمد لك كبيرة ومصيرية لا تقوم  
تتبع وتيسر ولكن ألام لا تملك لا قد مصيبتك عليها والهاء  
والفقه وحسب أن أمد فى يترك وزوجته بهاء وسطح ففك  
ولكن لسن السط يمكن في معظم العالات إيشانة صفة  
للتأشيل على طرى الزواج، بل من لكان أن تسود حمة  
العالة ملى من الإيوان الوليد الدائم وترفع الإيشانة مالى  
.. ولكن كدرا يصنعن إن تكسى بسية نرى متفلة ومخاضة  
وصادقة لك أيضا لا تتدافى في الأخذ بعد الصفات  
على بلع الكلفة بكنها .. إذا كى ثمانية صانع فديع.  
أحسسى لها على مصيبتك على طرى بسية كى لها وتغيرها  
أحسسى على مكره شكل العالة بين زوجك وأمة .. وتحدثى مع  
زوجك على فترات متقطعة عن طوفك ومن حياه وسط أسرته ..  
وحاولى معرفة التجارب، التى واجهتها والدك والوالدات الشايع  
وفوايتها وألحاح التزويج والجبر العلم الذى كان سرور  
الزواج .. فكل هذه المعلومات المفيدة مساعداك على إكتشاف  
شخصية حماكتك من وجهة نظر إيجابية مما مساعداك على  
فهمها بصورة أفضل وهى تلتقى الأخطاء الصغيرة التى قد  
تسبب تلافكس.

2 - تأشيل معها إحترمى حماكتك ولا تعاملها على أنها  
مجرد من زوجك أو جدة الأولاد فهى إلى جانب ذلك لك  
إشارة عركك كك تاما ففحن حماكتك من هذا التعلق.  
أشعرو بحماكتك وتحملى على طاعتها وإعتراف  
بسلطانها عن محبتها ومن حياتها الفطرية ومن مشاهيرها  
المستقبلة .. وحاولى إستشارتها على بعض أمورك وأطلبى  
النصيحة منها أحيانا .. فليس هناك من هو أفضل من  
من أجل التعامل معها واستشعريها من ثورات قلبى صوته.  
3 - قل لها إذا كنت تهوين إينها بإفلالها أحيانا فقد تخفف  
أساليبها الزبونية عن تلك التى تكتنئ بها .. ولكن عالا  
تسنى لك تسبكتك في مجال تربيت الأطفال وأنها قامت بمهمها  
على كلك وهى بدليل أنك أحببت إينها ورتويتها.. لك  
تتلقها بصفاء قلب وتوصلاك .. ولا تشعريها بك لا تلتين في  
مدى عيها على لمب دور الجدة بكنها .. إن أنها تعبر دور  
أساميا بأفلسة لكلاك .. ولكن لا تخرج من أذهانك كدرا  
أصول رعاية الأجنة لأطفالها أو محلات تربيتك كى قد قرأتها.  
4 - لا تفلسفى في محلاتها بطيية ألكا تفتك مكائتك  
عن مكائك حماكتك على زوجك ، إذا لا تحاولى منافستها أو





# عودة إلى قضية الإنبعثات الغازية

## الضارة في العالم

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبوحنيدل

صرح أحد المذيعين في نشرة الأخبار في الإذاعة البريطانية BBC في أحد الأيام في شهر فبراير 2007 أن العلماء قد انتهوا إلى أن ماكينات السفن تحدث تلويثاً للبيئة أكثر مما تحدثه ماكينات الطائرات. ويدي هذا التصريح أنه يظهر أن صناعة الخطوط الجوية، والتي ترى إنبعاثات طائراتها بوضوح أكثر من أي إنبعاثات تخرج من السفن أنها تدافع عن نفسها، وأنها تدعو إلى عودة الصرا مع صناعة النقل البحري في هذا الشأن وواضح أن القلق هو الخوف من الكارثة الاقتصادية إذا ما اختار المسافرون البقاء في منازلهم وفي بلادهم حتى لا يتسبب سفرهم بالطائرات في خلق أثار كربونية ضارة في العالم. لذا فإن القادمين بتشغيل الخطوط الجوية يقومون بإعداد ردهم بأسلوب قوى أخذين في الاعتبار كميات الإنبعاثات الضارة التي تسببها مختلف وسائل النقل في العالم.



نطاق مسافة 24 ميل في البحر المواجه لاسواحل ولاية كاليفورنيا وواضح أن هذه القوانين تُعتبر مخالفة لقانون البحار LAW OF THE SEAS لهذا الإصاح للمياه الإقليمية. وليس من الواضح كيف سيتم تطبيق وتنفيذ هذه القوانين، علم بأن مسؤولية العمل البحري في جميع أنحاء المياه المحيطة بالولايات المتحدة الأمريكية تقع على مسؤولية قوات خفر السواحل الأمريكية وهذه ليست مشتركة في وضع وتنفيذ هذه القوانين الحلية لولاية كاليفورنيا. وهذا الإجراء ربما يكون إشارة إلى أنه بينما ولاية كاليفورنيا عدة ما يكون لديها آراء متشددة حول شؤون البيئة فإن هذا النوع من القوانين الحلية قد تنتقل إلى ولايات أخرى في الولايات المتحدة وأيضاً إلى أماكن أخرى في العالم، وأقصى سيناريو مُستل للتلل البحري سيكون الفرق في قوانين ملكية مختلفة تحتاج إلى مستويات مختلفة للإنبعاثات الغازية من السفن فوق تلك الحولية في المعادة الدولية لمنع تلويث البحار MARPOL والقواعد التنظيمية لمناطق السيطرة والتحكم في الإنبعاثات الغازية لثاني أكسيد الكبريت SECAS والتي قد تحتاج في النهاية إلى مضاعفة الإحتياطات الفنية والعملية بالسفن. ولهذا فإن منظمة BIMCO تشرع أنه من الضروري أن تكون قريبة جداً من هذه القضية مؤكدة على توفير الإمكانات العملية، أما الشعوب والمسياسيون الذين يرغبون فقط في الطول النهائية لتقليل الإنبعاثات الضارة في الهواء، فليس لديهم الصبر وطولهم إعطاء الفرصة للعلماء والفنيين ليقرروا الحلول الفنية العملية وذلك إذا كانت المعادة من تلويث الهواء وقضية الضده العالي إلى أولويات وإهتمامات الشعوب في العالم. من جانب آخر، فإن على صناعة النقل البحري أن تتعامل مع الطاقن وتبني الوسائل العملية التي لا تعرّض السفن للمخاطر والتي يمكن تطبيقها معقولة. وإلى نفس الوقت تبقى الصورة في جانب ضرورة تغيير المواصفات الخاصة بالماكينات والعدادات البحرية وتطويرها واختيارها عملياً. وعلى مصانع الماكينات البحرية الرئيسية أن تعمل بجهد لإنتاج ماكينات يخرج منها القليل من المواد الضارة مع العالم، وهذا يشير قضية معقدة في تصميمات الماكينات البحرية وعمليات الإحتراق الداخلي COMBUSSION PROCESS. بينما هناك فئة من ماكينات المستقبل ستكون أكثر نظافة من ماكينات اليوم، فإن لطلوب هو بعض الصبر. فحتى الآن لا توجد مواصفات معترف بها دولياً لأجهزة الكولد الحديد COLD IRON-ING المستخدمة في تكثيف الإنبعاثات الغازية الساخنة وتبريدها وتحويلها إلى سوائل وشواحب يتم إزالتها بسهولة. إنها مستحبة ولكن ذلك سيحتاج إلى وقت. كما أن نظم الجهود والترددات VOLTAGES - FREQUENCIES للأجهزة التي تعمل بالسفن تلك التي تعمل في البحر أن يتم توجيهها. كما أن هناك جهد كبير يُبذل لتطوير أجهزة فرك وتنظيف العوامد SCRUBBING EXHAUST CLEANING ولكن ذلك لا يحدث في أية وجهتها. كما أن المحاولات جارية لمعايير الإنتقال من الوقود العادي إلى الوقود المكرر الذي يتم تكريره في معامل التكرير. ولكن هذا الأمر خارج نطاق صناعة التلل البحري ويخضع في إختصاص صناعة تكرير البترول.

وهذه الجدلات من من يتسبب في تلويث أكثر للبيئة، لا تساعد في شيء ولكنها تدرى إلى بلبلة الدرس أكثر مما يجب. كما أنها تثير المساسيين ليخضعوا لقوانين طائشة وبخاطلة وعلى أية حال فإن تلك الجدلات تبين عمق الشعور بالخوف من تأثير الإنبعاثات الضارة في الجو، كما تشرع ندراً من الضروري أن تدخل صناعة النقل البحري تحسينات بيئية في تشغيل السفن، فإنبعاثات الطائرات تسهل رؤيتها، وأي شخص يصالون جواً خارج أوطانهم، سواء لقضاء اجازة أو لإنجاز أعمال، يفهمون هذه القضايا، ولكن للأسف، فإن القليل من الناس يربطون بين توافر الهضائر التي يحتاجونها من الأسواق في بلادهم وبين تشغيل السفن بين الموانئ في العالم لقلل هذه الهضائر إلى بلادهم. كما أنه يبدو أن معظم الناس والمسياسيين ليس لديهم فكرة عن كيفية واسلوب تقليل الإنبعاثات الضارة من الماكينات البحرية الكبيرة وحدثت توليد الطاقة اللازمة بالسفن. فبعضهم يقول "يمكنهم الإنتقال إلى إستخدام وقود أنظف" كما لو كان ذلك من السهل عمله بتغيير مفتاح تحويل SWITCH على غرفة ماكينات السفينة، كما أن الوقود الأنظف أعلى سعراً من الوقود. لماذا مما يؤثر على أسعار نقل البضائع بمرء. ويقول آخرون: إن السفن يمكنها الإنتقال إلى إستخدام الطاقة اللازمة لها من البر عندما تدخل الموانئ "وهذا لا يفهمون أن هناك من سيقوم بتوفير الطاقة الكهربائية في محطات توليد الطاقة في البر، وإن الإنبعاثات الضارة من السفن قد تكون أقل تلويثاً ليو من محطات توليد الطاقة الكهربائية في البر لتوفير الطاقة الكهربائية اللازمة للسفن العديدة في المياه، ويوفر البعض الآخر "يمكن السفن وضع فركات SCRUBBERS" وهذا يعطون أن الفركات شائعة الإستعمال في السفن التجارية، ولكنها ليست بالآلة اللازمة لتشغيل ماكينات يوزل قسدا 95 ألف حصان لدفع سفينة حاويات معقولة.

والاصوات العالية التي تصدر عن رغبتها في إتخاذ إجراءات حاسمة لسيطرة على النسخة العلمي، يبدو أنها تفضل أكثر من أنها مبنية على حقائق علمية بجاءت فكرة تعديد مناطق التحكم في إنبعاثات ثاني أكسيد الكبريت (SO<sub>2</sub> COMMISSION CON-TROL AREAS). وسرمان ما فويحت الفكرة بالتدريج والتجارب. ومنذ شهر مايو 2006 تم تعديد منطقة تحكم في بحر البلطيق، بينما سيتم تعديد منطقة تحكم أخرى في بحر الشمال من شهر نوفمبر 2007. وجراري في هذه المناطق توفير ترموين بالوقود الخاص الذي يصدر كبريت قليل كميات كافية ومناسبة، ثم إيجاد الوسيلة لتعزير هذا الوقود في صهاريج حصة بالسفن، وأيضاً إيجاد حل لمشكلة الإنتقال من إستخدام الوقود العادي، عالي الكبريت، إلى الوقود الخاص، منخفض الكبريت، وتوفير هذه الإحتياجات تجعل صناعة التلل البحري تتوافق مع متطلبات الشعوب. ولكن ما يؤثر القلق هو تبة بعض المناطق وضع قوانين ملكية سيئات معقولها قريباً، وتقدموا الأصوات العالية، لمعالجة بواء أكثر نقاءً فقد ظهر قلق شديد حول القوانين التي أعتمدها مجلس موارد الهواء التابع لولاية كاليفورنيا، والتي تقرّر تطبيقها ليس فقط على جميع السفن التي تدخل موانئ الولاية، ولكن أيضاً على جميع السفن التي تعمل أو الموجودة في

# حقوق الإنسان ... ذلك العلم الإنساني المستحيل

"الحق هو الحرية"  
الفيلسوف الألماني هيغل (Hegel) (1770 - 1831)

الجزء الثاني

ريان / فاروق عبد المنعم الصايغ  
خبير ومستشار بحري

ذكرنا في العدد السابق معلومات أساسية عن حقوق الإنسان وتصنيفها إلى ثلاث فئات وأشرنا إلى كلمات ومصطلحات ومفاهيم وفي هذا العدد نستعرض الآراء وجهات النظر عن حقوق الإنسان وكذا الأكاذيب والمفاهيم المغلوطة



## آراء وجهات نظير

هذه مجموعة من الآراء وجهات النظر ذات الصلة بحقوق الإنسان وهذه

خلاصاتها وبعض نصوصها.

• قال المفكر الفرنسي فولتير (1694 - 1778) : إن التصديق هم الذين يقضون بإعدام الذين لا جرم لهم سوى أنهم يفكرون مثلهم وعندما يفسد التصديق العقول فإن المرض يكاد يكون غير قابل للشفاء.

• قال فيكتور هيجو يمكن أن يقال إن الحرية هي الأواء التي يجب أن تستمتعها النفس البشرية لأن الله الذي منحنا الحياة منحنا الحرية في الوقت نفسه وإن ما يحتاجه العالم هنا هو مفكر جيد ذاك الصوت الخافت الذي يسمونه الضمير.

• قال المفكر محمد حلمي مراد في كتابه (الراي الآخر) "إن الصجر هي حرية التعبير وكتب الراي المعارض يدان من قبل إجماع التمسك المناقشة المفهوم الديمقراطية فالديمقراطية هي الإيمان الوازي لدى الجميع بحق الشعب بكافة اتجاهاته في المشاركة بصنع القرار السياسي".

• قال خالد محمد خالد في كتابه (في البدء كان الكلمة): إن حرية الكلمة إنما تبلغ أشدها في زمالة الحريات الأخرى الحرية السياسية التي تحرر الناس من التبعية والخوف والاعرة الإجتماعية التي تحررون من الإستغلال والاضطد.

• قال المفكر الفرنسي جان جاك روسو Jean Jacques Rousseau (1712-1778) صاحب كتاب (العقد الإجتماعي) الذي يعتبر إنجيل الثورة الفرنسية: إن السلطة التشريعية هي ملك للشعب ولا يمكن أن تكون لغيره وقال قانون لا يصاحبه الحق الشعب بنفسه يعتبر ملقى أو بالأحرى لا يعتبر قانوناً

• قال المفكر الفرنسي فولتير (1694 - 1778) : إن التصديق هم الذين يقضون بإعدام الذين لا جرم لهم سوى أنهم يفكرون مثلهم وعندما يفسد التصديق العقول فإن المرض يكاد يكون غير قابل للشفاء.

• قال فيكتور هيجو يمكن أن يقال إن الحرية هي الأواء التي يجب أن تستمتعها النفس البشرية لأن الله الذي منحنا الحياة منحنا الحرية في الوقت نفسه وإن ما يحتاجه العالم هنا هو مفكر جيد ذاك الصوت الخافت الذي يسمونه الضمير.

• قال خالد محمد خالد في كتابه (في البدء كان الكلمة): إن حرية الكلمة إنما تبلغ أشدها في زمالة الحريات الأخرى الحرية السياسية التي تحرر الناس من التبعية والخوف والاعرة الإجتماعية التي تحررون من الإستغلال والاضطد.

• قال المفكر الفرنسي جان جاك روسو Jean Jacques Rousseau (1712-1778) صاحب كتاب (العقد الإجتماعي) الذي يعتبر إنجيل الثورة الفرنسية: إن السلطة التشريعية هي ملك للشعب ولا يمكن أن تكون لغيره وقال قانون لا يصاحبه الحق الشعب بنفسه يعتبر ملقى أو بالأحرى لا يعتبر قانوناً

• قال الفيلسوف اليوناني سقراط Socrates (470 - 399 ق. م) : ليس على الأرض إنسان له الحق في

بلاؤه أو في ضمان حقوق الإنسان بل ومن أجل التقدم الاقتصادي نفسه.

• قال ألييا حريق في كتابه " الديمقراطية" (13 فصلاً): الحرية هي الركيزة الأولى من ركائز العدالة والركيزة الثانية هي المساواة فال مواطنون مشاؤون أمام القانون والمجتمعات التامية - بشكل عام - ليست تربة للديمقراطية وإنما هي وعاء يسهلون أن يستوعبها ومن ثم يجب الملائمة والمواصلة بين ثقافة هذه المجتمعات والأفكار التي تتبنى الديمقراطية كبداء وكتملية مستمرة وتراكمية في بنائها حتى يتم الوصول إلى صيغتها النهائية.

• قالت الدكتورة مالة مصطفى (مجلة الديمقراطية يوليو 2003): "الحرية المفتاحة ليست لفظ الحرية السياسية وإنما - وربما تسبقها في الأهمية - الحرية الفردية والتي بدونها لا تتحقق الشروط الثقافية والمجتمعية اللازمة لعملية التطوير الديمقراطي وإن يكون من المبالغة القول بأن الحرية السياسية نفسها وإن تستقيم وتتعلق دون توسيع مفهوم الحريات الفردية التي هي جوهر الحقوق والحريات المدنية وأساس جميع مبادئ حقوق الإنسان المتعارف عليها عالمياً فهي التي تعطي لجمال العملية الديمقراطية مضمونها الفعلي وتغذيها أو تقصانها تصبح تلك الحرية إخراجاً دون محتوى".

• قال الدكتور مصطفى النشار (مجلة العربي الكويتية أغسطس 2007) : "إن إطلاق حرية التفكير والإبداع يعني ببساطة الحرية في التقدم والأخذ بأسبابها على كل الأصعدة وهي التي تعطي لكل اتجاهاته ومن ثم علينا أن نؤمن ككرداء ومجتمع بحق الجميع على التفكير بحرية وبدون وضع القيود هنا أو هناك".

• قال الدكتور كمال أبو المجد في كتابه (حوار لا مواجهة) إن وسائل التفكير والتعبير التي يلجأ إليها الحكم لمواجهة الثقافات أو إحتوائهم أو إبعادهم قد تعددت وتوسعت ونظائرها وهذا مقرر شديداً للظهور لأنهم - المختلفون - يذم يتقلون عن أمثلة الجهر بالحق وإعلان الراي ثم إن إزاء بيرون الأمور كلها بمن السلطة وكما يتعرض فريق منهم لزيد من الضغوط والتعبير وحرمانهم هنا أصلاً -

• قال مفكر الثورة الفرنسية فولتير Voltaire : نست : أتفق معك فيما تقول ولكن مستند لأن أوافق على الموت عن حقه في التعبير من رايد".

• قال الكاتب المصري مرسى صبا الله (الأهرام 7 يوليو 2007) : أعظم ما في الرسائل الساموية - في الإسلام تحديداً - أن العدل هو أساس الحياة وأن الظلم هو أخطر ما يهدد الحياة".

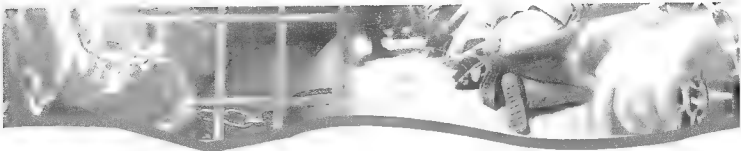
• قال الكاتب الصيني كونفوشيوس Confucius (519 - 479 ق.م) وأعظم مفكر أنبيته الحضارة الصينية القديمة: إن نظم الحكم التي تعتمد على الإبتاع وبالتالي يتبرع لها الرأيا بمحض إرادتهم دون خوف أو قهر هي أفضل أنواع الحكم وأن أفضل الحكم منزلة هو الحكم الذي يحترمه الناس وأتباعهم منزلة هو الذي يخافه الناس".

• قال الكاتب الصحفي فهمي مويدي في كتابه "الإسلام والديمقراطية" جوهر الديمقراطية أن يشار الناس من يحكمهم ولا يفرض عليهم حاكم يكرهونه وأن يكون لهم حق محاسبته إذا أخطأ وعزله إذا إضرع ولا يساقوا إلى إتجاهات سياسية وإجتماعية وإقتصادية لا يعرفونها ولا يرضون عنها فإذا عارضها بعضهم كان جزاءه التشريد أو الإعدام بل والتعليب والقتل

• قال الدكتور عوض المر (مجلة الديمقراطية شتاء 2003): "تتحقق الديمقراطية من خلال شعور مبادئهم وعق الإيمان المواطنين بها وحرصهم على تقديدها وترتيبها الحرية بالديمقراطية ذلك أن الحرية تكفل للناس - جميعاً - وقبل بعضهم البعض داخل مجتمعهم أكثر القيم كثيراً - الديمقراطية لا توفر لهم حرية إختيار: - العفوية التي يؤمنون بها..

• التغيير من أرائهم وأرائهم. - إعتناق آراء سياسية بعينها والإلتزام لها وترويجها. - إدارة الحوار حول المسائل السياسية جميعها. - التدخل في تنظيم إجتاعي دون آخر. والديمقراطية لا تقاس بما هو مؤمنون من نظمها أو برامجها أو أساليبها وإنما بالنتائج التي حققها".

• قال السفير أحمد حجاج (مجلة الديمقراطية شتاء 2003): "إن النظام الديمقراطي ويعني حق الإنسان الديمقراطية ضرورية من أجل تحقيق حقوق الإنسان سواء في مجال شعوره بالحرية ومشاركته في أمور



يجعل الإرادة حرة لأن إنكار الحق ونفي الحرية إقصاء لذات ومن يفقد الحرية يفقد البوابة الإنسانية كما أنه - أي الحق - مسدود لتنظيم العلاقات البشرية

7 - قال رسول الله صلى الله عليه وسلم "الناس سواسية كأسنان المشط"

8 - قال عمر بن الخطاب موجهاً تعنيفاً إلى عمرو بن العاص " متى إستعبدتم الناس وقد ولدتهم أمهاتهم أحراراً.

9 - إن شرائع الإسلام ومبادئه هدفها إعزاز الإنسان وتكريمه وحمايته من كل ما يهضم حقه أو يطغى على إنسانيته وتتوحد الأديان السماوية - رغم تنوعها - في نهج العنف ونشر القيم وتحقيق العدل بين الشعوب وقد قال السيد المسيح عليه السلام: " أحب أعدائك وأطلب الرحمة لمن يلعنوك وأدع الله أولئك الذين يسيئون معاملتك".

2 - الآية القرآنية صريحة هنا كملت عليهم بمسيطر (الغاشية/ 22).

3 - دليل على إحترام الإسلام لحرية الإنسان إلى أبعد مدى حق الإنسان في إختيار المعتقد الذي يطمئن إليه ضميره " لا إكراه في الدين" (البقرة/ 256).

4 - كأساس للتعامل بين الحاكم والمحكومين يأتي العدل على رأس سلم أولويات القيم الإسلامية حيث يقول سبحانه وتعالى " ولا يجرمكم شنآن قوم على ألا تعدلوا أعدلوا هو أقرب للتقوى " (المائدة/ 8).

5 - أمر سبحانه وتعالى بالرحمة بين البشر جميعاً حيث قال إنما السبيل على الذين يظلمون الناس ويغيبون في الأرض بغير الحق أولئك لهم عذاب أليم (الشورى/ 42)

6 - الحق من أسماء الله الحسنى ويطلق على القرآن الكريم وهو وجوب إحترام كل فرد وهو ما

أن الحريات جميعاً وحدة متكاملة تتهاز أجزاءها فخور المساس يلجدي مغلطاتها أو باني من الحريات المدنية والسياسية.

\* قال دكتور إمام عبدالفتاح في دراسته الشاملة (الإستبداد السياسي والطغيان): "أن البداية المعتادة للحكم الإسلامي بذرت الكثير من بذور الديمقراطية فالحرية في ذلك العصر كانت مكفولة للأفراد وهي لسوء السطاح توقفت ولم يبق لها النمو ولم تزدهر كما ينبغي".

## أكاذيب ومضاهيف مغلطوة

\* قال حاكم الأرض وما عليها من بشر الرئيس الأمريكي رقم 43 جوردج دبليو بوش (46 أبريل 2004) إن الولايات المتحدة تلتزم بالقضاء على كل صور التعذيب في العالم وأنها ستقود الحركة للقضاء على هذه الأزمة وذلك من خلال ضرب المثل وإضفاء النموذج ورديا عليه أرسلت إيرين خان السكرتيرة العام لخطة الطب الدولية رسالة إليه (7 مايو 2004) قالت فيها سيدي الرئيس أن الولايات المتحدة لا يمكنها أن تدعى ضرب المثل عندما يكون المثل الذي تضربه هو الجسب الإنتفادي والتعذيب والإهانة في أماكن غير ملئن عنها دون رقابة أو محاسبة أي مثل هذا وأي نموذج تلك.

\* قال الماخام اليهودي موريس رافال (كلمة خاخام في اللغة العبرية تعني الرجل الحكيم): "إن الله يهدي الرق كيف تجرولون على إدانة الرق. ألا تنكرون أن الأتباء إيراهيم وإسحق ويعقوب كانوا يمتلكون العبيد إن ما تملكونه بمطالبة إلغاء الرق هو أمر يقترب من الكفر بالله. إن إمتلاك العبيد إنتزام ديني وإنكاره تجديف وهرطقة".

\* من المؤثر الدمشقي والصمد ما قاله كوفي إنان السكرتير العام السابق للأمم المتحدة أمام مجلس الأمن ليست المصدود الدولية سداً يمنع التدخل الدولي في أي مكان لمنع الإعتداء على حقوق الإنسان فالإنسانية لا تتجزأ بل علينا أن نغير من مفهوم السيادة.

\* من السفيرة ما قاله ميهووت الغناية الإلهية الرئيس الأمريكي جورج بوش (21 سبتمبر 2004): "إن الله الحرب على العراق شرعية إستناداً إلى أنه حصل على قرار الموافقة عليها من الكونجرس الأمريكي وهو بذلك يعطى إلغاء منظمة الأمم المتحدة".

\* قال رئيس الوزراء الإسرائيلي الأسبق إسحق شامير: " لا الأخلاق ولا التقاليد اليهودية تنبذ الإرهاب ويوسف وسيلة مثالية في مجرى الصراع إذا نحن بيمين كل البعد من تقييد الضمير إزاء إستخدامنا وسائل الإرهاب ضد الفلسطينيين".


## حقوق الإنسان في الإسلام

لقد حفت الديانات السماوية على صيانة وحماية حقوق الإنسان وحرية وكرامته ومن يتنصع الآيات القرآنية والأحاديث النبوية الشريفة يتشبع له كيف حافظت شريعة الإسلام في أصولها على حقوق الإنسانية قبل أن تفكر في تلك الهيئات الدولية حديث:

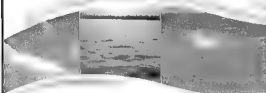
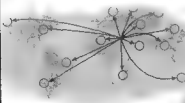

1 - كرم الإسلام الإنسان وفشله وجهه خليفة الله في الأرض فلا يجوز إستبداده أو ظلمه ولا النيل منه.

\* لقد سبقنا بنق أبجد وعلملهم فق أبجد والبربر وبنلهم من الجليليلهم وعلملهم غلق مقنن من غلقتنا تعصيلة" (الإسراء/ 7)




## البقية في العدد القادم



# EGYTRANS

Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
A. MIRGAS	476W	7-11/2007	Singapore
HANMIRAB	478W	14/11/2007	Fukuoka
IBN SINA	479W	2-11/2007	New York
RUTH BORCHERO	968	9-11/2007	Antwerp
LUC BORCHERO	019	16/11/2007	Rotterdam
EMILY	300	22/11/2007	Genoa
KHALID ISH	670W	30/11/2007	Barcelona

# شركات الحاويات خصخصة أم عمعمة؟

## الجزء الثالث



ذكرنا في العدد السابق الإنتاج القيمي (إيرادات النشاط الجارى والتكاليف والمصروفات) وفى هذا العدد نستعرض الفائض الجارى والنهائى والميزانية كقائمة فى (2006/6/30) مقارنة بالعام السابق (2005/6/30) وإجمالى المال المستثمر (الأصول طويلة الأجل + رأس المال العامل)

### رابعا : الفائض الجارى والنهائى

1 - بلغ الفائض الجارى 354.2 مليون جنيه بنقص قدره 76.5 مليون جنيه عن العام السابق بنسبة نقص قدرها 21.1% .  
وبلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 5.2% وفى شركة بورسعيد 4.4% ، ونقص بلغت نسبته فى شركة دمياط 15.9%  
واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 40% من إجمالى الفائض الجارى مقابل 37.3 % فى العام السابق بينما استأثرت شركة بورسعيد بنسبة 31.1% مقابل 29.1% فى العام السابق .

وعلى ناك فإن شركة الإسكندرية قد حققت 26.3% من إجمالى الحاويات المتداولة مقابل 24.4% فى العام السابق وحققت 37.2% من الإيرادات الجارية مقابل 35.3% فى العام السابق ، واستخدمت 34.4% من إجمالى التكاليف مقابل 33.3% فى العام السابق وحققت 40.1% من الفائض النهائى مقابل 36.7% فى العام السابق  
بينما حققت شركة دمياط 39% من الحاويات المتداولة مقابل 43.4% فى العام السابق وحققت 28.4% من الإيرادات الجارية مقابل 32.9% فى العام السابق، واستخدمت 28% من إجمالى التكاليف مقابل 32.2% فى العام السابق وحققت 33.5% من الفائض النهائى مقابل 38.2% فى العام السابق .

أما عن شركة بورسعيد فقد تداولت 34.7% من إجمالى الحاويات المتداولة مقابل 32.2% فى العام السابق ، وحققت 34.4% من الإيرادات الجارية مقابل 31.8% فى العام السابق، استخدمت 37.6% من التكاليف مقابل 34.5% فى العام السابق وحققت 26.4% من الفائض النهائى مقابل 25.1% فى العام السابق

### خامسا : الميزانية كقائمة فى 2006/6/30 (العام الحالى) مقارنة بـ 2005/6/30 (العام السابق)

#### 1 - الأصول طويلة الأجل

إنخفضت صفاتى الأصول الثابتة من 417.5 مليون جنيه إلى 395.7 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.2%، وإنخفضت الأعمال تحت التنفيذ من 816.7 مليون جنيه إلى 185 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 77.3% .

وبإضافة الإستثمارات طويلة الأجل والأصول غير الملموسة فإن الأصول طويلة الأجل فى 2006/6/30 تبلغ 609.2 مليون جنيه بنسبة خفض قدرها 5.6% عن العام السابق.

#### ( القيمة مليون جنيه )

وبلغت نسبة النقص فى شركة الإسكندرية 3.2% وفى شركة دمياط 8.8% وفى شركة بورسعيد 5.8%، واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 39.1% من إجمالى الأصول طويلة الأجل فى العام، واستحوذت شركة دمياط على 26.5% مقابل 27.5% وبلغت فى شركة بورسعيد 33.4% فى العام.

#### 2 - الأصول والكسوف المتداولة وأصل المال العامل

ارتفعت الأصول المتداولة من 608.7 مليون جنيه فى 2005/6/30 إلى 725.5 مليون جنيه فى 2006/6/30 بنسبة زيادة قدرها 19.2% وبلغت نسبة زيادتها فى شركة الإسكندرية 16% وفى شركة دمياط 19.3% وفى شركة بورسعيد 25.2%، واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 34.8% من إجمالى الأصول المتداولة مقابل 35.7% فى العام السابق بينما استأثرت

وبلغت فى شركة دمياط 28.9% مقابل 33.6% فى العام السابق.  
2 - وإذا ما تم إضافة أو خصم فائض أو عجز التحويلات فإن الفائض النهائى قبل خصم الضريبة بلغ 349 مليون جنيه فى عام 2006/2005 مقابل 360.3 مليون جنيه فى العام السابق بنسبة نقص قدرها 3.1% . وبلغت نسبة النقص إقصاها فى شركة دمياط حيث بلغت 15% بينما بلغت نسبة الزيادة فى شركة الإسكندرية 13.9% وبلغت نسبة الزيادة فى شركة بورسعيد 1.5% واستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 40.2% من إجمالى الفائض قبل الضريبة مقابل 36.6% فى العام السابق واستأثرت شركة دمياط بنسبة 33.5% مقابل 38.2% فى العام السابق، وبلغت فى شركة بورسعيد 26.4% مقابل 25.1% فى العام السابق.

### ويوضح الجدول التالى الفائض النهائى قبل الضريبة.

#### جدول رقم (9)

بيان	2005/2006			2004/2005		
	الفائض قبل الضريبة	%	مؤشر الريح %	الفائض قبل الضريبة	%	مؤشر الريح %
1 - شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع	140.1	40.1	52.1	132.2	36.7	51.3
2 - شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع	116.9	33.5	56.9	137.5	38.2	57.3
3 - شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع	92.00	26.4	37	90.6	25.1	37.5
جملة	349	100	48.3	360.3	100.0	48.7

ومن يتبين أن مؤشر الريح قد إنخفض إنخفاضاً طفيفاً من 48.7% فى عام 2004/2005 إلى 48.3% فى عام 2006/2005 حيث إنخفض فى كل من بورسعيد ودمياط من 37.5% إلى 37%، 57.3% إلى 56.9% على الترتيب بينما ارتفع فى شركة الإسكندرية من 51.3% إلى 52.1%.

## تابع شركات الحاويات خصخصة أم معمة؟

ولقد بلغت نسبة السيولة في شركة الإسكندرية 0.8 مقابل 0.7 في العام السابق. وفي شركة دمياط بلغت 2.9 مقابل 1.4 في العام السابق. وفي شركة بورسعيد بلغت 2.5 مقابل 0.76 في العام السابق. وبذلك فإن نسبة السيولة تحسنت في جميع الشركات وتجاوزت أو إقترنت من النسبة المعيارية.

### 3 - إجمالي المال المستثمر الأصول طويلة الأجل - بأهه المال العامل

بلغ إجمالي المال المستثمر 904.3 مليون جنيه في 2006/6/30 مقابل 674.7 مليون جنيه في 2005/6/30 بنسبة زيادة قدرها 34% وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 24.5% منها مقابل 30% في العام السابق بينما بلغت النسبة في شركة دمياط 42.9% مقابل 40% في العام السابق. وبلغت في شركة بورسعيد 32.6% مقابل 30% في العام السابق.

ويتم تمويله من حقوق المساهمين بمبلغ 892.2 مليون جنيه بنسبة 98.7 % مقابل 658.4 مليون جنيه في العام السابق بنسبة 97.6% والإلتزامات طويلة الأجل بمبلغ 12.1 مليون جنيه بنسبة 1.3% مقابل 16.3 مليون جنيه بنسبة 2.4% وبخصوص حقوق المساهمين فإن رأس المال المدفوع منها يبلغ 277.7 مليون جنيه في 2006/6/30 بنسبة 31.1% مقابل 257.7% في 2005/6/30 بنسبة 39.1% والإحتياجات والالتزامات للرحيل بمبلغ 614.5 مليون جنيه بنسبة 68.9% مقابل 400.7 مليون جنيه بنسبة 60.8%.

ويتم رأس المال المدفوع بالنسبة لتطبيقات المساهمين في شركة الإسكندرية 58.7% مقابل 65.7% في العام السابق وفي شركة دمياط 25.8% مقابل 29.6% في العام السابق وفي شركة بورسعيد 18.5% مقابل 27.2% في العام السابق. وأن الإلتزامات طويلة الأجل والتي تبلغ 12.1 مليون جنيه مقابل 16.3 مليون في العام السابق تتركز في شركة الإسكندرية بنسبة 100% منها مقابل 91.5% في العام السابق.

\*\*\*\*\*

شركة دمياط بنسبة 45.8% في العاميين. وبلغت في بورسعيد 19.4% مقابل 18.5%.

أما بالنسبة للصنوع المتداولة فقد انخفضت من 579.5 مليون جنيه في 2005/6/30 إلى 430.4 مليون جنيه في 2006/6/30 بنسبة خفض قدرها 25.7% وبلغت نسبة الزيادة في شركة الإسكندرية 2.6% وانخفضت في شركة دمياط بنسبة 42.7% وانخفضت أيضاً في شركة بورسعيد بنسبة خفض قدرها 60.9%.

وإستأثرت شركة الإسكندرية بنسبة 63.9% من الإجمالي مقابل 46.2% وإستأثرت شركة دمياط بنسبة 24.7% مقابل 32.1% وإستأثرت شركة بورسعيد بنسبة 11.4% مقابل 21.7%.

وبخصوص رأس المال العامل (الأصول المتداولة) فقد ارتفع من 29.2 مليون جنيه في 2005/6/30 (العام السابق) إلى 295.1 مليون جنيه في 2006/6/30 (العام الحالي) بنسبة زيادة قدرها 910.6% وتحول رأس المال العامل الذي كان سالياً في شركة بورسعيد بمقدار - (13.4) مليون جنيه إلى قيمة موجبة قدرها 91.5 مليون جنيه وارتفع رأس المال العامل من 93 مليون جنيه في شركة دمياط إلى 226.2 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 143.2% مما يوضح تحسن الهيكل المالي بالنسبة للشركات الثلاث.

ولقد بلغت نسبة التداول (الأصول المتداولة / الصنوع المتداولة) 1.69 في العام الحالي مقابل 1.05 في العام السابق. ومن المفترض أن القيمة المعيارية لنسبة التداول 2 ولقد بلغت نسبة التداول لشركة الإسكندرية 0.92 مقابل 0.81 في العام السابق. وفي شركة دمياط بلغت 3.13 مقابل 1.5 في العام السابق. وفي شركة بورسعيد بلغت 2.86 مقابل 0.89 في العام السابق. وبذلك فقد تحسن الوضع بالنسبة للشركات.

وإذا ما إستبعدنا المخزون من الأصول المتداولة فنحصل على نسبة السيولة (الأصول المتداولة - المخزون / الصنوع المتداولة) فإن نسبة السيولة تبلغ 1.5 هذا العام مقابل 0.93 في العام السابق. ومن المفترض أن النسبة المعيارية تبلغ واحد.

## شركة تابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبحري



تم عقد الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبحري خلال شهر سبتمبر 2007 وذلك مناقشة الميزانيات العمومية والقوائم المالية للشركات التابعة للعام المالي 2006 / 2007 حيث أظهرت القوائم المالية نتائج جيدة تمثلت في:

بالنسبة لشركات النقل البحري فقد حققت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع صافي ربح قبل الضريبة بلغ (153.539) مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 12.6% وعن العام الماضي بنسبة 9.6% كما حققت شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع صافي ربح قبل الضريبة بلغ 127.077 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 41.2% وعن العام الماضي بنسبة 38.1% وكذا فقد حققت شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع صافي ربح بلغ 119.371 مليون جنيه بنسبة تطور عن المستهدف بلغت 11% أما شركة القناة للحملة فقد حققت صافي ربح قبل الضريبة بلغ 46.830 مليون جنيه وبزيادة



اللواء/ البحري  
محمد يوسف



محمود محي الدين  
وزير الإستثمار

حققت صافي ربح قبل الضريبة قدره 760 ألف جنيه. هذا ويتولى الشركة القابضة بقيادة اللواء بحري محمد يوسف متابعة أعمال جميع الشركات التابعة بهدف تحقيق المزيد من النتائج والإنجازات.

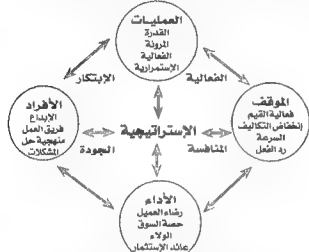
\*\*\*\*\*

# ماذا تعرف عن الجودة الإستراتيجية؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف- الخبير المالي والإقتصادي



ذكرنا في العدد السابق أن الإدارة هي العامل المحدد لتحقيق نجاح الشركات بكل أنواعها سواء كانت اقتصادية أو خدمية أو صناعية  
وأكدنا أن دراسة موضوع الجدوى التنافسية تهدف إلى ربط عملية الجودة الإدارية بالوسائل الأكثر كفاءة لنجاحها وهي إدارة التسويق والمعلومات وهرقنا بين إدارة الجودة والجودة الإستراتيجية



ويشكل عام يمكن الإنفاق حول التعريف بأن إدارة الجودة تعني:

- 1 - فلسفة إدارية تستهدف دفع المؤسسة إلى الالتزام بالتصميم المستمر للأساليب الإدارية من طريق تحسين (الدخلات والعمليات والمخرجات) وذلك بهدف خلق مناخ يشجع جميع العاملين على المشاركة الفعالة في صلبة التغيير نحو تقليل الهدر وتعميم الثريد - وذلك يحتاج إلى معرفة الآتي
- 1 - إدارة الجودة هي ( التخطيط - التنظيم - والقيادة )
- 2 - تطبيق الجودة (معايير لخدمة - ولواصفات)
- 3 - مراقبة الجودة (النتائج والوثائق)
- 4 - تطوير الجودة بمعنى ( تحسين المستمر)

## تعريف الجودة الإستراتيجية:

يمكن تعريف كلمة الجودة الإستراتيجية بأنها العملية المتطورة والتي مستمرة والتي تديرها الإدارة العليا للمؤسسة والتي تنظم الأهداف الطويلة هجيرة وتحدد الطريقة التي تستوفي بها هذه الأهداف.

وفناك بعض الخيارات في تحريك التوجه نحو إدارة الجودة الإستراتيجية هي:

- 1 - العولة.
  - 2 - تقنيات الحاسبات الآلية.
  - 3 - تقنيات المعلومات واتصالات.
  - 4 - حركة إدارة الجودة.
  - 5 - بزوغ مفهوم راس المال البشري
- وتطبيق الشكل الإداري الأساسية لتطبيق إدارة الجودة الإستراتيجية ينبغي عمل الآتي:
- 1 - إستمرار التطوير والتصميم وخاصة على مستوى الإدارة العليا والوسطى وتقبله حتى في أقل الوحدات الإدارية بالمؤسسة.
  - 2 - إستراتيجية التعريب والتعلم والنمو الثقافي للعاملين على كافة المستويات مما يشجع على الإنسجام والتكامل الإداري والإستراتيجي.
  - 3 - توافر لمعلومات والقياس لدعم جهود الجودة الإستراتيجية ورفع مستوى الوعي والتصميم لدى العاملين على كافة المستويات الإدارية.
  - 4 - التعاون والمشاركة والتكبر لدعم جهود التطبيق وإستراتيجية التطوير برغم اختلاف وجهات النظر بين أطراف المؤسسة أو الشركة - وهذا الوعي سوف يطور خلال الزمن ويكسر حاجز البيروقراطية واللوم.
  - 5 - القياس وتقييم نتائج النظام الإداري أولاً بأول وإستفادة من عملية تطبيق الجودة الإستراتيجية فهناك خمس مراحل مختصرة لتطبيق هي
  - 1 - وضع رؤية ورؤية جيدة.
  - 2 - وضع أهداف الجودة كجزء من الخطة الإستراتيجية المؤسسية.
  - 3 - نشر أهداف الجودة لكل المستويات التنظيمية والفرعية.
  - 4 - تعريف وتحديد مكان موارد المؤسسة.
  - 5 - إعداد تقارير نتائج العمل لأصحابها عند الخطول والتقييم.
- ويوضح الشكل التالي مراح تطبيق الجودة الإستراتيجية من خلال التوازن البنائي لتطبيق مفاهيم الجودة والمحدد على أربعة محاور أساسية تحتاج إلى تكامل لتطبيق إستراتيجي إلا أنه هناك بعض العوائق في تطبيق إدارة الجودة الإستراتيجية تنحصر في:
- 1 - القوي وعدم تحديد السلطات والمسؤوليات
  - 2 - المركزية التي لاتسمح بحدود ومزايا التكبير والتعويض
  - 3 - لاتتواجد آلية العمليات بل هو تكامل وتعاون بين كافة الأنشطة.
  - 4 - التركيز على الأهداف قصيرة المدى بدلاً من العمل والبيئة
  - 5 - عدم وضف نظم للمعاملات للجودة بالمؤسسة أو الشركة
  - 6 - عدم إشراك الإدارة العليا في جهود الأشرعة التطويرية
  - 7 - ضعف نظام التشجيع وحافز العمل الفعال

## نموذج تطبيق الجودة الإستراتيجية

ويعد فقد مريضنا الشركات التي تواجه إدارة الجودة الشاملة ولأنها كثيرة ومتاخلة لفرها تحتاج إلى جهود كبيرة وخبرات جريئة ومشاركة فعالة من جميع الأطراف العاملة في المؤسسة أو الشركة لأن ذلك الحاجة تدعو إلى تبني طريقة جديدة في التفكير والإدارة إبتداء من نظام المشاركة في صناعة القرار وتقبله وبناء هيكل جديد للمؤسسات أكثر مدينية وتطوير العلاقات بين أطراف النظام من جهة وبين النظام وأطراف القبة من جهة أخرى ونظام معلومات مثالي يدعم كل الأطراف ويجهل جديد من الأفراد المتخمين فالجودة الإستراتيجية تقيم على سياسة وضع أطراف النظام لأهدافهم وحديثهم لأدوارهم واختيارهم ورمي يقدم الأهداف العامة والخاصة وهذه السياسة تنقل في مراكز المسؤولية الإلتزام الداخلي نحو الأهداف فالإلتزام ضروري حيث تبني أن التفويض والتأجيل بشكل الفعلي للجودة غير فعال فوضع أطراف العمل لأدوارهم وموافقة رؤسائهم يلزم القوي المعاملة معرويين ورؤساء التفكير في الشركات والعوائق المتوقعة ويسعون لعدم وقوعها وتضخيم الحلول لها قبل أن تقع.

- 1 - إدارة الجودة الإستراتيجية هي إعادة تعريف مفهوم الجودة الشاملة في ظل المنافسة وسريعة المتغيرات الحالية ورفع حدائق المصالح أصبح ضرورة وجود إستراتيجية لأي مؤسسة أو شركة.
- 2 - ولكي على أن إدارة الجودة الإستراتيجية ليست بدلاً من التخطيط الإستراتيجي هي هي كمثل له روابط وبرامج التحديد والتطوير النظام العمل وتشترط على كافة المستويات الإدارية.
- 3 - تركز على أن نجاح إدارة الجودة الإستراتيجية يتطلب مخرأ مختلفين فكرياً وتحليلياً يعطين نموذج الإبداع والتحديث المستمر.
- 4 - نريد أن نقول أن إزالة العوائق والأضرار المؤسسية يبدأ من خلال مفهوم التكامل الإداري بين الأنشطة القائمة والنظام حتى يتحقق النجاح الشامل وإريادة.
- 5 - وأخيراً وليس آخراً غايي أرجو أن أكون قد وفقت في عرض معنى الجودة الإستراتيجية بإعتبارها مفهوم جديد في علم الإدارة رأيت أنه من المهم التعريف به وتقريبه بقدر الإمكان إلى الألعان.....

والله ولي التوفيق



U. S. G. V. P. T.

## Deming's - Part 5 of 5

8846 J. Neurosci., July 26, 2006 • 26(30):8842–8846

2000

90 (6 Lines)

4832000

© 1997 by John Wiley & Sons, Inc.



اللواء بحرى  
محمد ذكى



اللواء بحرى  
محمد يوسف



## وعالم متغيرة فى

**الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة**  
**معدلات مرتفعة فى مجالات التخزين الجمركى والنقل ومستودع النهضة**  
**شهادات الأيزو تؤكد التزام الشركة بالمقومات العالمية فى الأداء والخدمات**

تم عقد الجمعية العمومية لشركة المستودعات المصرية العامة برئاسة اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للبحر والبرى بحضور اللواء بحرى محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية وأعضاء الجمعية العمومية.

استهل أعضاء الجمعية إجتماعهم بالترحيب الحار والحفاوة الكبيرة باللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة وهو يواصل مسيرته فى مسئولية دعم إنطلاقة قطاع النقل البحرى وإستكمال مسيرة الإصلاحات العديدة فى هذا القطاع الإستراتيجى الهام وموكلين على التزام جموع العاملين فى مختلف قطاعات الشركة على بذل المزيد من الجهد والإستمرار فى تحقيق المزيد من المعدلات والتأثير فى أعمال الشركة بمكائنها الرائدة وفروعها المتعددة فى الموانئ المصرية.

ونقلت فى الجمعية العمومية نتائج نشاط الشركة والى وضع منها تحقيق نتائج متميزة وبخاصة فى مجالات التخزين الجمركى وعمليات النقل بإستخدام أسطول الشركة لختلف المحافظات.

### أداء متميز

أكد اللواء محمد يوسف رئيس الجمعية العمومية ورئيس الشركة القابضة بالأرقام المحققة والى تعكس المستويات المتقدمة للأداء فى قطاعات شركة المستودعات المصرية وهو ما يدعم تنفيذ إستراتيجية الشركة القابضة فى مواجهة العديد من المتغيرات فضلاً عن المنافسة الشرسة محلياً ودولياً. ومن أبرز النتائج المحققة فى الشركة هو نجاحها فى تحقيق زيادة عن المستهدف 16% وأزيد بنسبة 12% عن العام الماضى وبلغت أرباح الشركة 21 مليون جنيه بزيادة عن المستهدف 551% وبنسبة 35% عن العام السابق وذلك قبل الضريبة.

وقد صنف اللواء بحرى محمد يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة ورئيس الجمعية العمومية وأعضاؤها على تقرير مجلس إدارة شركة المستودعات المصرية العامة من العام المالى 2007/2006 وكذلك التصديق على ميزانية الشركة والقرارات المالية كما تمت الموافقة على توزيع الأرباح المقررة للعاملين بالشركة. وكانت الجمعية قد إستعرضت كافة أنشطة الشركة حيث أشادت بمستويات الأداء والمعدلات بالمستودع الجمركى بمنطقة النهضة والتابع لشركة المستودعات المصرية بما يوفر به من إمكانيات ومفومات وأساليب للإدارة انعكست على نسبة الأشغال الجمركى وأرتفاعها وزيادة الإقبال من العملاء بصورة متزايدة على جانب آخر، صرح اللواء بحرى محمد زكى رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة المستودعات المصرية العامة بأن مناقشات الجمعية العمومية والأرقام التى تحققت تؤكد أن جموع العاملين بالشركة هم أصحاب الفضل الأول وبتحقيق من نفس الوقت مدى ما يبذلونه من جهد ولتزامهم بالخطط الموجودة والى تنفيذها وفقاً لاحتياجات تطوير الإدارة وتقديم خدمات متميزة للعملاء بتيسيرات تدمر إصناف الإجراءات واحترام عنصر الوقت وقد ساعد على ذلك تطوير الأداء الإلكتروني وربطه بميناء الإسكندرية.

### منظومة ومكانة

وقال أن الشركة تال دأماً العديد من الشهادات الدولية التى تؤكد مكانتها وإبرازها تمثل منظومة متكاملة العمل والتسويق مع كافة القطاعات وبفكر متطور وآخر شهادة حصلنا عليها هى شهادة الأيزو للصحة المهنية وشهادة أخرى للأيزو فى الخدمات البيئية بتاريخ أغسطس 2007 وهو دالة على ما تشهده الشركة من تطوير مستمر خصوصاً وأن أعيننا وجهودنا تتركز جيداً أن شركة المستودعات المصرية هى من أرق الشركات الرائدة فى مجال التخزين الجمركى منذ عام 1943 فى مختلف الموانئ المصرية ولعلهم فإن نشاطنا من خلال فروع الشركة يشمل إلى جانب ميناءى الإسكندرية والمنطقة ميناء دمياط وميناء الألبية وميناء سفاجا ويرسى نويع. وأكد اللواء بحرى محمد زكى محمد أن المستودع الجمركى التوعضى الذى يقع على مساحة 50 فدانا بمنطقة النهضة يعد صورة إيجابية لنجاحات شركة المستودعات المصرية حيث يعتبر تطوير البنية الأساسية والإستراتيجية الحديثة من أبرز مقدمات موقعه بقرى ميناء الإسكندرية وتوسطه للندن الصناعية فى العامرية ويرجى العرب وتوفير مخازن مظلة ومساحات مكنونة لكافة أنواع البضائع والحاويات والسيارات فضلاً عن المعدات الحديثة لتداول البضائع والأسطول الحديث من الشاحنات بالإضافة إلى مقومات التأمين والحراسة وأجهزة الإنطاف وكل هذه المقومات وغيرها وراء وصول نسبة الأشغال فى مستودع النهضة إلى 90% فى صورة قياسية تعكس إقبال عملاء الشركة والثقة فى مستوى الأداء والخدمات.

وأضاف من النجاحات أيضاً قيام بعض الشركات الأجنبية مثل شركة الحديد والصلب الإنجليزية والتوكيل اليابانى «ميتسوى» بالتعهد لعقد إتفاق مع الشركة لإقامة مراكز لوجيستية من خلال مستودع النهضة بحيث يكون بمثابة مركز وتوزيع لهذه الشركات الكبرى فى منطقة الشرق الأوسط بمختلف وسائل النقل







# شركة جلف بدر

## الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



**EVERGREEN**  
**ITALIA MARITTIMA S.P.A**  
**HATSU MARINE LIMITED**

**أحمد حلمي بدر**  
**بهاء حلمي**  
**دكتور محمد بهاء**

وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية  
للسيد اللواء بحري / توفيق أبو جندية  
بفئة القيادة السياسية  
بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة  
هيئة ميناء الإسكندرية  
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح  
في ظل القيادة الرشيدة

**لفخامة السيد الرئيس**  
**محمد حسني مبارك**



# شركة جلف بدر

## الوكيل الملاحي للخطوط الملاحية



**EVERGREEN**  
**ITALIA MARITTIMA S.P.A**  
**HATSU MARINE LIMITED**

**أحمد حلمي بدر**  
**بهاء حلمي**  
**دكتور محمد بهاء**

وجميع العاملين بالشركة يتقدمون بالتهنئة القلبية  
للسيد اللواء بحري / علاء ندا  
على فئة القيادة السياسية  
بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة  
شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع  
إحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحري والبري  
ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح  
في ظل القيادة الرشيدة

**لفخامة السيد الرئيس**  
**محمد حسني مبارك**



# ميناء السخنة

## شركة لإنتاج الوقود الحيوى

### BIO DIESEL

• إنتاج شراكة ناجحة بين مجموعة أميرال وبين شركة PTI التنسوية لهتسة النباتات والإنتاجات بالتنسيق مع وزارتي النقل والإستثمار وقطاع النقل البحرى وغبية موانئ البحر الأحمر ومحافظة السويس .

تأسست شركة أميرال للوقود الحيوى بميناء السفنة .

إن الوقود الحيوى 100% صديق للبيئة ويعتمد على إنتاجه على زيوت النباتات هذا ويمكن خلطه مع الوقود المادى أو إستخدامه على حدة. ومن الملاحظ زيادة الطلب عليه فى أسواق أوروبا، الولايات المتحدة، أستراليا وغيرها من الدول لذا يعتبر الوقود الحيوى كوقود خالى من غاز ثنائى اكسيد الكربون المل الأمثل لهذه الدول. إن إستخدام الوقود الحيوى بدلاً عن الوقود المادى أصبح شيئاً مباحاً عليه فى كثير من الدول الأوروبية. ومن المقرر إقامة مصنع مساحته

20.000 متر مربع بتكلفة إستثمارية (17 مليون يورو) لإنتاج الزيت بميناء السفنة على أحدث التكنولوجيا والمعدات التي تزك

تقديم على نسب وبعم إنتاج من الزيت سيتم إنتاج 40.000 طن سنوياً من الوقود الحيوى 40.000 جالسون على نسبة تقاً 97% ترتفع فى المرحلة الثانية إلى 80.000 طن وقود و10.000 طن زيت طعام سابقة الإستخدام من خلال الدمج بالقمى طالة إنتاجية لهذا المصنع. وإن يكن هناك أى فائد من هذه الزيت حيث سيتم إعادة إستخدام الفضلات كسمدة لتخصيب التربة وأقيمت مزارع لأشجار الجانورفا لأمر الذى يستلزم إستصلاح ما يارب من مائة ألف فدان على مراحل المشروع الخلفة بدأت بـ 400 فدان كمزرعة للشتلات والأبحاث ثم 6800 فدان بالسويس وتبلغ التكلفة الإجمالية للزراعة حوالى 88.7 مليون يورو. وهدف هذا المشروع قيمة مضافة متساوية للإقتصاد القومى من حيث ارتفاع حجم الصادرات والإضافة إلى إقامة مجتمعات سكنية بجوار المزارع المقرر إقامتها حيث أن كل 20.000 فدان تحتاج إلى عمالة مباشرة تبلغ 2000 عامل مع أسرم أى أن المشروع يخلق عشرة آلاف فرصة عمل مع توظيف عشرة آلاف أسرة بجوار المزارع.



## محمد البنا:

### تعاون الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات مع شركة تنمية العين السخنة

### ساهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر

إلكترونية وإستخدام أجهزة الفيديو كونفرانس للربط بين مكاتب الجمارك والهيئة

والمستوردين والمصدرين.

وذلك لتحقيق الشفافية فى العمل كما تم إنشاء شبكة ربط بين الهيئة والشركة حيث تم إتخاذ جميع الإجراءات فى خطوة واحدة الأمر الذى إنعكس على مدة الإفراج عن الرسائل لتصل ما بين 6 ساعات و24 ساعة للرسائل الواردة للميناء.

### إجراءات الصادر المميكنة

بالتسليم التام بين مصلحة الجمارك وشركة تنمية ميناء السفنة تم تطوير البرامج الخاصة بإجراءات الصادر حيث تم تخصيص مكان الإنتهاء من إجراءات الصادر داخل الميناء خارج الدائرة الجمركية تتم فيه عمليات التسجيل والمعاينة والكشف والتطوير الأمنى قبل الدخول للدائرة الجمركية للتشوين تمهيداً للشحن ولم تستغرق تلك العمليات سوى دقائق معدودة طوال 24 ساعة ويقوم بإستخراج تقرير يومية لكافة عمليات الصادر التي تتم يومياً والنظام جاهز لإرسال كافة البيانات آلياً للسادة وزراء المالية والتجارة صباح كل يوم على مكاتبتهم.

أكد اللواء محمد البنا رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات أن تعاون الهيئة مع شركة تنمية العين السخنة ساهم فى تطوير أداء معامل الفحص فى جميع موانئ مصر، مؤكداً أن الشركة قامت بإستثمار مبلغ 45 مليون جنيه لإنشاء معامل حديثة لفحص السلع الغذائية والأجهزة الكهربائية، وجميع السلع التجارية سواء المصدرة والمستوردة.

قال أن التعاون الذى تم بين الهيئة والشركة برئاسة الزيان أسامة الشرف رئيس مجلس

الإدارة قد ساهم فى تنفيذ إستراتيجية الوزارة القائمة على التعاون بين الحكومة والقطاع الخاص لتطوير وتحديث الأعمال، مؤكداً أن العامل الجديد تم إعتماها فى هيئة الإعتماد DAD وساهمت فى زيادة سرعة الفحص وأعطت الثقة للمستهلك الخارجى فى المنتج المصرى... كما أضاف البنا أن التعاون بين الجانبين ساهم فى إعداد أحدث صالة لقمة العملاء والمزودة بشاشات عرض



# ميناء السخنة

- خدمات لوجيستية
- توفير المال والوقت
- معامل فحص دولية
- مشروعات القيمة المضافة
- بضاعتك أمارة
- ساعات تقريية هائلة
- احترام الشحن والتفريغ
- اقتصاديات الاستيراد والتصدير
- تشمل تكنولوجيا الغد
- لسرعة الأداء
- دقة تداول الحاويات
- راحة مسؤوليتنا
- نظم أمن إلكترونية
- خدمات العملاء مجانية



## ميناء السخنة .. ميناء القرن

بعض البيانات والأحصاءات عن ميناء السخنة، المركز اللوجيستي وعاصمة المنطقة الاقتصادية الخاصة.

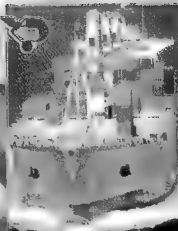
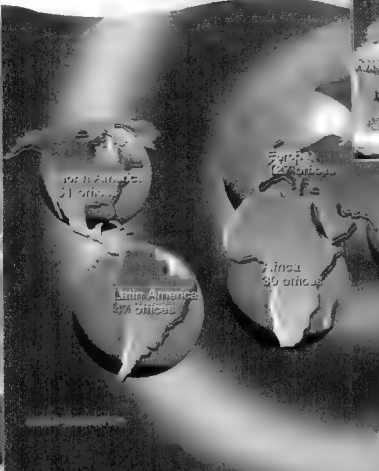
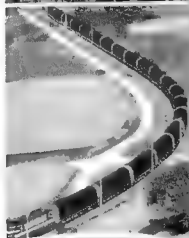
- إجمالي حجم الاستثمارات بالميناء والمركز اللوجيستي حتى عام 2020 تصل إلى 1.7 مليار دولار.
- حجم الاستثمارات الأجنبية المتوقعة في منطقة اللوجيستي حتى عام 2010 تصل إلى 2 مليار دولار وحتى عام 2020، 8 مليار دولار.
- عدد الشركات العالمية المتوقعة في المركز اللوجيستي عام 2010، 300 شركة وحتى عام 2020، من 1500 إلى 2000 شركة.
- أثر العمالة المباشرة المتوقعة الناتجة عن نشاطات الميناء والمركز اللوجيستي عام 2020، 20.000 فرصة عمل، العمالة الغير مباشرة، 85.000 فرصة عمل.
- عدد فرص العمل المتوقعة الناتجة عن نشاطات منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 165.000 فرصة عمل.
- حجم النمو السكاني المتوقع بمنطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 500.000.
- الحجم المتوقع لوارد الدولة المباشرة والغير مباشرة من منطقة السويس الاقتصادية الخاصة عام 2020، 4.6 مليار دولار.

# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

agent of

**PANALPINA**  
on 6 continents



### Services Offered in

#### IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.

Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

#### PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

#### IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.



17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521



# شركة العامرة للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الإسكندرية

شركة العامرة للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

الشركات التي يتعامل معها القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري - قطاع الأعمال الخاصة

التي تديرها الشركات الخاصة في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري - قطاع الأعمال الخاصة



تزويدة الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع  
المدني لضمان سلامة مصالح عملائها .  
إدارة واعية ومدرية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء .
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلجة والمبردة .
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأثاث والمعدات والسحب لأي إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفراغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرية والمرونة .
- بما مجمع جمركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة ممكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

### موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب ) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo  
Desert Road - King Mariot  
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672  
Fax : (03)4485675  
Mobil: 012 394 2216  
E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
إسكندرية  
القاهرة الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية  
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)  
فاكس: ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)  
موبيل: ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

# البحث العلمي، البحث العلمي

بيد أن الحديث عن البحث العلمي في مصر سوف يدفعنا إلى الدخول في مناطق شائكة، هجرة العقول أو هروبها ما هو إلا ظواهر المشكلة أما أصل المشكلة يبقى شاهداً على سبب تدهور العلم إن آلاف من العلماء المصريين الأذنان قد أغلقت الأبواب في وجوههم ولم يجدوا عن الهجرة أو الهروب بديلاً وحقق هؤلاء المعجزات ويهروا العالم بأبحاثهم وحققوا سلسلة من الفتوحات العلمية التي أضاعت جنبات العالم وأيقن الجميع الآن أن البحث العلمي هو سفينة النجاة التي من الممكن أن تصل بنا إلى بر الأمان أن العلماء المصريين ( أحمد زويل، فاروق الباز، محمد النشائي، مجدى يعقوب وعشرات آخرين ) يبرهنوا للعالم أن إمكانيات المصريين لا محدودة ولكن خارج الوطن

برايك

ما هو سبب فشل منظومة البحث العلمي في مصر ؟ وكيف يمكننا إيقاف تزييف العقول الحاصل في مصر ؟ وكيف يمكن إحداث انتفاضة علمية وبحيثية شاملة تساعد مصر في سعيها للدخول نحو الإصلاح والبناء ؟

## الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

### 1 - البحث العلمي في الخطة العامة للدولة

البحث العلمي والتكنولوجي دور ثابت في خدمة المجتمع لتغيير طبيعته بتغيير النظام الاقتصادي الذي يهيئ المجتمع ويشمل هذا الدور في تنمية المجتمع وتطوير إنتاجه وخدماته وتلبية حاجاته وحل مشاكله وتحقيق طموحاته مسئولية البحث العلمي والتطوير التكنولوجي تحت درجة عالية من الأهمية حيث أن وضع وتحقيق البرنامج التنفيذي لخطة التنمية والإصلاح الاقتصادي وما يتبعه من خطط وبرامج يحتاج إلى مخلفات علمية وتكنولوجية عديدة بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وتغيير أنماط الاستهلاك والإنتاج وإحداث التوازن الإجمالي، وما يجرى الآن على الساحة العالمية يبرز بوضوح أن التطور والتقدم من نصيب الدولة التي تملك المعارف والمهارات. فمصر مرمية من العلماء والخبراء الطالعين على تلويح المنجزات العلمية لخطة المجتمع وتنمية موارده وبقائه إذا ما أتيحت لهم الظروف والإمكانات وتبها لهم المناخ المناسب

ولقد تضمنت الخطة الخمسية 1998 / 2001 - 2001 (باعتبارها آخر خطة تنموية) بالجلد الثالث المشروعات وبرائياتها التفصيلية الجزء الثاني (الهيئات الاقتصادية، الوحدات الاقتصادية) مابلي:

إجمالي الاستثمارات الموجهة للبحث العلمي تلك الجهات 9622.4 مليون جنيه  
موزعة كما يلي:

الجهة	(مليون جنيه)	%
وزارة التعليم	1965.8	20.4
وزارة الزراعة	1722.6	17.9
أكاديمية البحث العلمي	1140	11.9
وزارة الكهرباء	879.7	9.1
وزارة الصناعة	547	5.7
وزارة النقل والمواصلات	99.3	1.08
وزارة المالية	36	0.4
الأخرى	3232	33.6
الإجمالي	9622.4	100

ولأن إجمالي الاستثمارات التي وردت بالجلد المشار إليه بلغت 91389.1 مليون جنيه أي أن المخصص لمشروعات البحث العلمي بالجهات بلغت نسبة إجمالية استثمار 10.5% وهي نسبة لا بأس بها إذا ما أحسن إستغلاله وسيفيدنا وتشيرها لخطة البحث العلمي ورفع كفاءته.

## الدكتور أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

فمسئولية البحث العلمي والتطوير التكنولوجي تحتل درجة عالية من الأهمية حيث أن وضع وتحقيق البرنامج التنفيذي لخطة التنمية والإصلاح الاقتصادي وما يتبعه من خطط وبرامج يحتاج إلى مخلفات علمية وتكنولوجية عديدة بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية وتغيير أنماط الاستهلاك والإنتاج وإحداث التوازن الإجمالي.



## الأستاذ / عادل عبد المعطي محام بالاستئناف العالي ومجلس الدولة

لذلك أعتدى لتكميري أن أتناول هذا الموضوع، أي أزمة البحث العلمي من زاوية أخرى مستقلة تماماً، ومن منظور زاوية الحريات العامة، خلال عدة مشاهد، وبالأذات مشهد تاريخي بمصر العزيرة في عام 1910 ويعلق بقناة السويس.



## الريان / عبد الرحمن العوا الخبير المالي والاقتصادي

إن أهم الأسباب التي تؤثر في تخلف البحث العلمي بل التعليم برمرته إنما تكمن وراء عقلية وسياسة القهر التي يمارسها الآباء والمسؤولون عن التربية في المنزل والمدرسة والنادي والشارع ..... أرهبوا القهر من أبنائكم فينتكم لكم الزمان صياقرة



## ريان / فاروق عبد المنعم الصايف خبير ومستشار بحري

تطوير ورفع كفاءة البحث العلمي في مصر ليس شيئاً ينبغي إستفظاره بل هو شئ يتعين إيجازه وحيث أن البحث العلمي سقط من حساب الأولويات المصرية فهو يئن من المشاكل التي أوقفت مسيرته والأمر يتطلب خطة إنقاذ



### 2 - البحث العلمي في وزارة النقل والمواصلات

استمراراً من وزارة النقل والمواصلات لأهمية البحث العلمي في خدمة التنمية فقد تم ما يلي إنشاء المعهد القومي للنقل في عام 1983 ليكون مؤسسة علمية تتمتع بقلوب الجامعات وإشراف الوزارة النقل بهدف تنمية البنية التحتية البشرية العاملة في مجال النقل وإيصاله الخلفه وكذلك القيام بالبحوث العلمية والتطبيقية لإقترح حل الطول لبعض المشاكل التي تواجه القطاع وتجهيز مكتبة علمية متخصصة في مجال النقل تضم أحدث التراجم والدراسات العلمية الحديثة بالإضافة إلى تجهيز معامل المصناعات الأولية لتدريب جميع العاملين بالقطاع على إستخدامها، ومنذ البدء تم الحصول على إحدى عشر مئة من وزارة القاتير الدولي البريطانية حيث حصل إحدى عشر معبد على درجة الدكتوراه من جامعات الملكة المتحدة في مجالات النقل والمواصلات في دون أن تحمل مؤهلاتها الهندية إقنفاك ولم تكن قلة الإمكانات والإستعدادات حجة في عدم تطوير المعهد وتنميته، ولكن المعهد ركز على التدريب ولم يخط البحث العلمي بخصيص المنقول ولم يشترك المعهد في تنفيذ أي من المشروعات البحثية التي يعلن عنها مجلس بصيرت البحث العلمي والتكنولوجيا لأن المنشور عن إدارة المعهد حينئذ كان لا يعنى أمر البحث العلمي.

إنشاء المعهد القومي للإحصاءات في عام 1983 ليكون مؤسسة علمية تتمتع بقلوب الباحثين المتابعة لوزارة المواصلات لإعداد التخصصين في شؤون الإحصاءات ورفع كفاءة العاملين بها وإجراء الأبحاث العلمية والتطبيقية لحل المشاكل المحلية والإقليم بدور بيت الخبرة وتقديم المشورة العلمية والفنية وعمل الدراسات التي تحتاجها الإحصاءات على أولد المعهد 29 معتمداً لدرول فرنسا وإنجلترا وألمانيا وأمريكا واليابان وكوريا وذلك حتى عام 1999. وكان معهد الإحصاءات أكثر نشاطاً حيث تمكن من تنفيذ كل أو معظم المشروعات البحثية التي أعلنت عنها مركزية البحث العلمي والتكنولوجيا في مجال الإحصاءات.

تم إنشاء مركز البحث والإستشارات في قطاع النقل الذي يعمل في نطاق الأكاديمية لعربية النقل البحري في عام 1984 حيث كانت وزارة النقل والمواصلات تشرف وتقدم الأكاديمية ضمن مظلة الدولة العربية، وتم تعميم المركز مايا من مؤازرات شركات النقل البحرية التي كانت تتبع الوزارة حينئذ وقد قام المركز منذ إنشائه بالعديد من الدراسات والمشاورات والأبحاث الخاصة بإنشاء محطات الحاويات وتسيير السفن بالوانى وإصلاح نظم المعلومات في هيئات وشركات النقل الحرى ودراسات ميثاق شمال المسفحة وشرق برسميد.

منذ تلك بأكمانيات الماتعة وقد إمداد قيادة الوزارة حينئذ بالعقيدة البحث العلمي بدوره الرات في تنمية وتزويد أن تستمر في دعم الجوانب لتقوم بدورها في حل المشاكل التي تواجه قطاع النقل كل في مجال تخصصه لا أن تركها وتلقا إلى بيوت الخبرة الأجنبية كما حدث في تطوير أسكك العبد التي قام بها بيت الخبرة بوزان حتى لو كانت الدراسة ممتدة أجنبية كان بإذن أن يشارك في إجراءات المعهد القومي للنقل مع بيت الخبرة على الألف.

### 3 - وسائل التطوير

إن مصر تتمة بالمعاهد والهيئات العلمية والبحثية ويعتبر قطاع التعليم أكبر القطاعات من حيث أعداد العلماء وتبلغ نسبة العاملين في قطاع الزراعى حوالي 660 من مجموع العاملين في قطاع الإنتاج ومع على درجة عالية من الكفاءة ويعملون على تطوير الإنتاج الزراعى بينما لا تملك جهود التطوير التجريبى في الصناعة إلا بقدر ضئيل من هذه القدرات التي تقاى 965 من الإستثمارات الحكومية للصناعات البحث العلمي في هذه الصنفية 7.5% كما سبق أن رخصنا من إجمالى الإستثمارات المخصصة للبحث العلمي

فيما التطوير التجريبى في الدول المتقدمة صناعياً يستحوذ على نسبة عالية لا تقل عن 9670. ليس أمامنا من سبيل سوى الإنتلاق إلى أفاق جديدة من الحلول لتغلب على مشاكل البحث العلمي

1 - إننا نضع على شعاعه الأعداد إنخفاض نسبة ما يخصص للبحث العلمي إلى الناتج المحلى الإجمالى ولكن بإزم مع إنخفاض نسبة الناتج أن حصل على أعلى عائد من هذه النسبة الإنخفاضية ونستفيد من كافة الإمكانات وأن نزيل العقبات التي يتم وضعها وعلى سبيل المثال أن تقدم أحد المعين يبحث إلى أحد الإستثمارات العلمية الخارجية يتم قبوله لا تشكك الكيفية تافع لها من المشاركة في المؤتمر لأنه معيد فادع له مايا أما إذا كان عضواً بهيئة التدريس فيحصل على الدعم المالى وليس هناك مبرر لهذه التفرقة ولربما أن يكون البحث العلمى هو الهدف وليس شاعل الدرجة.

2 - من الأسباب الجوهريه في تخلف البحث العلمى وفجرة الكفاءات أو عزوفهم عن العودة للوطن إنخفاض الرواتب والأجور بدرجة ملموسة سواء ما يحصل عليه من أجر ثابت أو ما يحصل عليه من مكافآت مقابل إجراء البحث مقارنة بما يحصل عليه الأجنبي الذي يعمل لدى بعض الشركات والمكاتب وإزيم النقل إلى تلك المشكلة نظرة جادة وأن يتم رفع مستوى الأجور والمكافآت لتتساوى مع الأقالع ما يتم حصوله من مجالس الشركات الغربية والتابعة.

3 - من الدراسات التي تقوم بها الجهات الأجنبية في مصر ومعهلة من الخارج فإن العاملين والمشاركين فيها يبحثون ويدرسون أي أنهم يستكملون دراساتهم عن علومهم بهذه الدراسات حيث يحصلون على الماجستير والدكتوراه أو تقديم الأبحاث التي تنشر في المجلات العلمية أي أن هناك ارتباط بين البحث والعمل والتطوير وذلك تكون الأبحاث جادة وتطبيقية وأتبع لما لا يتم ذلك من الباحثين في مختلف الجهات خاصة أبحاث أكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا،

4 - وضع وتطبيق برنامج قوسى للبحث العلمى بحيث يكون شاملاً لقطاع الإنتاج والخدمات وشارك في وضعه وتطبيقه العديد من الجهات المختصة بالبحث العلمى وأن تتواصل قنوات اتصال في هذه الأوجه مع رجال الأعمال في مختلف الأنشطة في القطاع الخاص حيث أن القطاع الخاص سوف يقع عليه البحث العلمى في التنمية.

5 - التركز في البحوث التطبيقية المرتبطة بالإنتاج والإبتعاية ولتوضيح بالصنادير وتحسين نوعية المنتج لمواجهة المسائل التي تواجه مصر سواء على المستوى الكلى أو الجزئى كإنداء أو الأمراض وتكوين الأبحاث والإنتاج والارتفاع على مستوى النشأة والتطبيق. إنتاجية حيث بإذن أن يكتسب البحث العلمى دور هام على مستوى الوحدة الإنتاجية في تطوير المنتج ورفع كفاءته والعلمى لإحداث ثورة تكنولوجية في كل المجالات فمن غير المنطقى أن يكون البحث العلمى والوحدات الإنتاجية التكنولوجية في الأقالع إلى دور لا يعود له أصلاً بها ويوجب أن يتغير الوضع وأن يخصص نسبة من الأرباح التي تحقها المنشأة للإنتقال في البحث العلمى وأعمال التخصص وحل المشاكل التي تواجهها وتقليل التكاليف وإن تعدد هذه النسبة بقرار من الوزير المختص بالقطاع الذي يشرف على وضع سياساته وتوجه هذه المبالغ للجهات البحثية والجهات البحثية الأخرى لتقوم بالأبحاث اللازمة للقطاع.

6 - وضع الحوافز المادية والمعنوية والإبتعاية والإبتعايات أمام مؤسسات البحث العلمى لتنظيم إستخدامها لعملية البحث العلمى ومعى توجيهها لتفكك المشكلة للبحث.

7 - ضرورة أن يتم التقييم والتنسيق مع الهيئات الخلفة العاملة في مجال البحث العلمى لتنفيذ الخطة كل معيد قدرته على إظهار مساهماته في البحث العلمى في المقام الأول إدارة علمية قادرة على جذب جود العلم والتجريبه وتنسيق بينها طبق لخطه تنمية تابعة من الواقع ومعرفة من متطلباته ووفق أولويات يتم إقناتى عليها .

## الأستاذ/ عادل عبد المعطى محم بالاستئناف العالى ومجلس الدولة

في مكتبي عدة كتب تتناول موضوع البحث العلمى، وكيفية كتابة الرسائل العلمية، ومفهوم للنهج العلمى وأسس التفكير العلمى السليم، فضلاً عن معرفة عامة عن أرنه البحث العلمى في مصر، بل لدى أبحاث الدكتوراه والماجستير في القانون والنقل والمواصلات بحسين مصريين وحرب على أعلى مستوى، بل لدى مجموعة أحكام قضى، وبالذات القضية بحث، وأحكام مرجع دولة، ومطير كل حكم من هذه الأحكام بحث قانونى على لستوسى، والأخت لنظر أن معظم هذه الأحكام، بل كل أن معظم هذه الأبحاث القانونية التطبيقية، قد أنتجت وأقرت في زمن البيراليزم منذ أكثر من 50 عاماً، وأن متجربة ولدا وعادتنا في هذه البيات الخصية، أياها، كانت تستمد الحرية، وفي ظل أنتمة كانت تغزى مديعين ولاء مثل الدكتور على إبراهيم وطلعت حرب ومصطفى مشرفة في

الطب والدكتور محمد زين الدين في الطاقة (متمه) اله بالصناعة (المعاش) والصين عبد الرزق السنورى .. وغيرهم كثيراً سواء كانوا في المجال السياسى أو الأدبى أو العلمى أو القضائى، والحقبة أن أى محام مجتهد هو باحث متميز، فكل مشكلة نأع أو مرافعة أمام القضاء أو نتاج بحث دائم عن الحقيقة، فهو دائم القراءة وإطلاع، و آخر كتاب أكتبه اشتركت به عدة سنوات وتناول البحث العلمى، دار الزمزم للنشر والإستاد الدكتور محسى محمد معتمد، وخزانة .. كيفية كتابة الأبحاث والإعداد للمحاضرات .. مطعة 2004 من دار التحرير للجامعة.

ومعنا شمرت عن الكتابة لجنه انتراشيونال، فكرت: رأيت إتنى مثل مهلا بالفعل الحديث عن أرنه البحث العلمى في مصر، كما سبق القول، وأن هناك من يستطيع أن يتحدث عن

حينما دعانى الريان عاصم السيد أحمد بالمشاركة في كتابة موضوع عن البحث العلمى في مصر، حيث ذلك شاكراً، وكنا - والمعاملة الجيدة - مدعوان لحفل إفتار جماعى في نادى فاروس وأنحاض بأعضاء هيئات التدريس بجامعة الإسكندرية)، خالفت في رأسى بعض عناصر موضوع الحفل، وبسات نفسى .. مل أنا مهلا بالفعل للتصديق للكتابة في هذا الموضوع ؟ وهو موضوع شاك ومعد .. وتختلف في البحث العلمى له أسباب عديدة ومتشعبة .. وقد سكت نفسى البحث "لماذا العلماء .. الصوريين" يتجسسون في الفارخ وأبحاثهم لها قيمة كبيرة في كافة فروع العلم .. منهم الدكتوراه الفارب البار ومعد وزيل ومن أشتد الشكرى ومجيد يعقوب في النقل والمجموع الدكتور إبراهيم شحاته المحامى والاستشار القانونى لرئيس الدولة لى بيويراس.. الخ .. 9. تمام إننا لى

## بقية المنشور في الصفحة السابقة الأستاذ / عادل عبد المحطى

الشعب قريب منها، لكي يستوجب وزير النقل في مسألة أخرى، (كله) خبروت من تحت العزام، والمصريين والرأى العام والشعافية وحفاظ البيئ والأشلاق. والبعث العلمى، والحداد، العصر، بعلمهم أن الإيمان " علاقة لا بالمواطنين المصريين العييين، بل إن عضو مجلس أمناء مركز البحث و استشارات النقل بقطاع النقل البحرى في مصر استجوابات النقل قدمة في الدورة البرلمانية المنصبة، لكن ما دخل هذا في ذلك الاستجواب، لا أعرف، لكن بيني وبين نفسي أنا عارف "

من أحر من التحقيق العلمى: فقد حدث أن اتصل بي منذ 3 سنوات الدكتور هشام فاضل أستاذ القانون البحرى والتجارى، والعائز على جائزة الدورة التشجيعية عام 2006، وسألني، لماذا لم تخضرت مناقشة رسالة الدكتور/ كاتبة حقوق الملكية الفكرية فى مصر، وكانت من النظم القانونية للنقل بالمحاور،.. فقلت: لم أعرف ولم يبينه لي أحد ..

قلت: أنه إثراء إثارة المناقشة أكثر من مرة.

قال: بل استأثرت بأهمية بذكر اسمي في موضوع مناقشة النقل علمية، إيه الموضوع يا الدكتور؟

قال: إن الدكتور هانى نوبهار رئيس لجنة المناقشة سأل الطالب وقال له: أستاذت بمقال أو تحقيق وعنوان ..

الروايات في مصيدة النصب: مجلة الأهرام الاقتصادي عدد 1 / 2000، أكثر من 5 مرات، لكن لم تذكر أنا

عادل عبد المحطى رئيس المحامى. في رة عليه الدكتور نوبهار..

كنا عارف اسم الدكتور،.. لقد استمعت بمقال في أكثر من موضوع، وعليك حينما تشر الرسالة إلى كاتب أن تشرح أرم الأستاذ/ عادل عبد المحطى فاجأه الكأس، حاضر، وبالفعل

تم ذكر اسمي في الكتاب ويصدر من دوى نشر منشأة المعارف عام 2004،

هذه المكالمة أريد أن أرويها، على أدل لي أن كثير منا لا يطاق في إيراد الوثائق والمراجع بشكل جيد في أبحاثه العلمية.

### التحليل فريضة إسلامية

3 - هناك أمر: كان هناك عالم وفقيه مصرى يشجع، لم ياه لماكم ظالم، وكان يعارض ظلمه، لا يطيعه في طلب

إصدار فتاوى دينية لصالحه يدعم به سلطانه، وأظن أن إصدار الفتاوى أمر الشيخ ألزم به الإسلام، فكان من

السلطان الباشا أن حبس هذا الشيخ الجليل في قفس حديدى به أسد ليقتل به، فم عليه ألزم به الإسلام، والاسد

لم يقترب منه، فكان تفكير ألزم به الإسلام وهو في محبسه كان يود حول السؤال التالي: لم لعاب الأسد تحبس لم لا ؟

والجواب على ذلك عليه قد ألف كتابا راعيا بعنوان " التفكير فريضة إسلامية "

### عبرية شعب مصر

4- وهناك شيء أثير ومهم، وشيق: فتعالى معي أيها القارئ العزيز، يتقدم معي نغمات دريضية حقيقة في مرة وعاش

مناخ تجرية خاضتها مصر في العقد الأول من القرن للماضى وتحديدا في عام 1910، حيث كانت تجرية فريدة وجميلة

وتعجبت الشعب المصرى بجميع قناته، وتتأثرت بمشاهدة طبيعة

البحر الميقي، وقد خللت هذه التجربة في سطور من

الكتاب الخاص، وقال الدكتور المصرى إيجاد بوقدر العالم

كله، ما هذه التجربة ؟ التجربة كانت مقاومة لإجهاض رئيس المصرى للتعاقدية الأسرية التي ولعها أو كان لا يبقها

وكتب الزبارة بطرس باشا غالى مع الإيتاليين بعد أملاك باقها السوسن مدة أخرى، وكان مقدر لها، إني الاتفاقية - أن تنتهي

، ويبدأ الترويج له علانيا، وكانت دعشة المجتمع البحرى، أن أحد هؤلاء المصريين كان خلييا بشاريا وأستاذنا جامعييا متخصص في أمراض النساء، ولا داعى لذكر اسمه: لأنه قد تم، فم أصبح وزيراً !!!، وقد تم بذلك إزاحة لفتة عن قدم من أستاذة الشركات المالية الدولية، وقد أثيرت قضية

كيف حول هذه الشركة للتعاقدية، لعدم الشفافية وإشراك

الرأى العام ليدلوا برأيه عن طريق المخصص، الأمر الذى

دعا الدكتور أحمد عبد المنصف أستاذ اقتصاديات النقل البحرى

ويعد معهد النقل الدولى والوجيستيات بأكاديمية

النقل البحرى، بأن يطلب من مدير مركز البحوث واستشارات

النقل البحرى، أن يقطع النقل البحرى بوزارة النقل -

يعود بصورة من الدراسة وعقد الاتفاق لهذا المشروع القومى

إلا أنه - وللأسف - لم يجاب عليه، وكذا الموضوع سر

عسكرى، لا يجوز لأحد الإطلاع عليه، حتى وإن كان باعنا

أو أكاديميا، الأمر الذى شغلنى كثيرا وفجعت لهذا الموقف

السلبى لأحدى الأجهزة الرسمية المعنية: تجاه أستاذ واحد

كثير كالدكتور أحمد عبد المنصف، فلا يقل، أننا في مصر

ناخذ كثيرا بفساد العلم، وقد بعثنى مثل هذا الموقف

أثامر الحق، والمطالبة بأن تكون كافة المشروعات القومية

تعرض بشفافية على الرأى العام، وكذلك قد كتب قالا

مهما في مجلة الأهرام الاقتصادي، العدد 1615 في 20

ديسمبر 1999، وكان المقال بعنوان: " التطوير الهندية في

مخصصه الموائى البحرية "، واستعرضت على تجربة الهند

في مخصصه موائها، وكتمودج: طالب الاختصاص بها لأنها

تجربة ناجحة أعتدت على على جهود العلماء وأهل العلم

والاختصاص، وبشراكة الرأى العام ومصارحته على كافة

مراحل المفاوضات مع الشركات المالية الأجنبية في مشروعاتها

القومية القومية، ومنها مشروع إنشاء ميناء جوهار لن ذخير

( JNP )، فقدمت عرض على الشركات المالية المتخصصة

في إدارة وتشغيل محطات الحاويات بأن تقدم نظام، وكان

هذا خيارا لفتوى مبادئ المحكمة الهندية منها تعين وزير نقل

البحث العلمى لأفضل من بكثير، فالأزمة لها أسباب كثيرة، يرجع منها النقل والجو العام الذى يتصفه العلماء في مصر، معلما قات منذ قليل " ذلك أهتدى بتكثير أن أتناول

قصة الموضوع: إني أرتبة البحث العلمى من رتبة أخرى مهمة

تماما، ومن منظور رتبة الحريات العامة، ومن خلال عدة

مشاهد، وبإثبات مشهد تاريخى لحصرنا العزيزة في عام

1910؛ وبتعلق بقصة السوسن

من المعلوم لفتاة كثير من أحد الناس والطعام والمتلفعة

أن الباحث في مصر مجبر على أن يعترف غرضا مغفرا،

أو أن يطير طيرا مغفرا؛ أو أنه في أغلب الأحوال يعمل

في بيئة: أقل ما توصف بأنها بيئة طيارة لكثرة العمل

الجماعى وثقافة البحث العلمى، وإن المسألة كلها إلهادات

وقدرات فريدة، وهذا ما تلمسه في مجال العمل بالمحكمة

أو النقل البحرى والتجارى الخارجية بصفة الحالات

، وسيف أسرد بعض الأمثلة ولشاهد العلية إقناعنا واتى

عاشيةا ومصارحتها: أو تلك التى أستقرأع من التاريخ

واستخلصت نتائجها، ولما ذهب من أسباب عدم

اعتقائى - أدت إلى هذه الأزمة، وهو أن فكرة العمل الجماعى

في مصر من العريات العامة: ليس إلا مكان أو تقدير أو

شأن في حياتنا، فكذلك فكرة القومى أو الجماعى، أو

المشاركة الجماعية في العمل: يتواءم على غير هذا

كل مفسر علميا من ثقافتنا، ويتواءم أصناما آخر بمران

على ما أقول، ومزائم وتراجيع وخلفات كثيرة ألام بمجتمعنا

والمثل المعروف في تطبيق أى نظام إدارى لنغير

المصرى والى العرب أن يتسم فضائله: بدون كرامة أو عناء

أو مشقة: كالمقارطحات والحريات العامة مثلا، فضلا عن

إعداد الرأى والدول في تجارب محكميكم بما لا يفلل

لنا بعيدين عن ثقافة البحث من الحقيقة والشم، فهناك

تفجيات صامتة ضد نظم، وتغيير نظم سياسية واقتصادية

في معظم الدول العربية، من النظام الاشتراكي إلى النظام الرأسمالى أو العكس، فالناشع والمشارك - وهو ملك للشرية



في عام 1968. إلا أنه: ونحن نتكلم في موضوع البحث العلمي والأمانة العلمية، نرى أن معظم المؤرخين أو أساتذة التاريخ المعاصرين، وبكثير منهم من الشيوعيين والناصرين لخصطة الناصرية: اسبقوا - معداً - هذه التجربة التاريخية التي مرت بها مصر وشعبها العظيم من كتب التاريخ. وإن اتحدى أي شخص أن يدلي على بحث علمي منصف تناول هذه المسألة والموقف المخرج المعابد والعالم الجبرد من الأبناء والناصريين، عدا بحث مطروح أو اثنين أو ثلاث، منهم المحامي والمؤرخ المرحوم الأستاذ عبد الرحمن الزاوي طيب الله ثراه، فياخشتم كما يطرش باشا غالي رئيس الوزراء أراد تدوير موارد مالية لتحقيق وتنفيذ بعض المشروعات القومية، فالتفت مع الإنجليز - وهي حكومت - على مد امتياز قناة السويس لفترة مدتها أخرى، ما جد أجل الامتياز الذي يقضي على ال17 نوفمبر سنة 1968 إلى 31 ديسمبر سنة 2008، مقابل أن تدفع شركة القناة الحكومية أربعة ملايين جنيه (الأسنان) ، وتتقدم كذلك أن تجعل الحكومة حصصاً في صفلى الإيراد السنوى من أجل سنة 1921 إلى نوفمبر 1968 بنسب معينة .... الخ إلى أن نأبل العبد بطرح خامس، من أجل العقد لا يكون نهائياً إلا بعد تصديق الجمعية العمومية لشركة القناة، وهذا ما يعنى أن الحكومة هي التي عرضت على شركة القناة مد الامتياز: ...

تسرب غير مشروع الاتفاق للمصريين، فقامت الدنيا ولم تقعد، وقد تزعم حركة القاموس الزعيم محمد فريد، وبما أنه فيوجع المصريين، وقد كتب حافظ إبراهيم قصيدة ميم فيها مشروع الاتفاق، إلى أن قامت هيئة الجمعية العمومية (مجلس النواب) بتشكيل لجنة لبحث مشروع الاتفاق وتقريره، ولعل أن رئيس هذه اللجنة وعصيمها هو طلعت باشا حرب، كاتب أو وأصح التقارير، ومن يقرأ هذا التقرير الطويل وهو في حقيقة الأمر بحث في القانون والاقتصاد والبيئة، هذا التقرير العلمي والاقتصادي: اسبق مداه من كتب التاريخ بعد 1952؛ من قبل بعض من سبوا أنفسهم مؤرخين أو أساتذة تاريخ، هذا الأمر كان أمام مسئولين في مصر عام 1956، ما كان لتقرير ذلك رات، أو قدر لها أن يصبها التناكسات، مثل حرب 1956 و هزيمة 1967 وإحراق قناة السويس، وإهدار دماء في الفللس والمال، مازال الوطن العربي يعاني من آثاره وتوابعه حتى الآن.

ومن يقرأ هذا التقرير: يندهش للأسلوب، وللمستوى العلمي ليد ويداء والثقافة لرفيعة، الذي كان يحويه هذا التقرير. وأيضاً أن انتقلت بعض حصيلته باختصار، ولكن ترى كم كان هذا الشعب المصري عظيم، ومزاولاً، ومستوعب، إن يحقق المجهز بأن أهل سمات فريدة يتسم بها جون شعوب العالم، وفي تعليمه لغز بارز في عام 1973، ما دليل على ما أتقوه. ....

(...) والجمعة تدرى من واجبات الأفراد واتجاهات معين أسروا أن يندرس من حاسرم شيئاً ينفع الأقطاب في مستقبل الأيام القريبة أو البعيدة مدام ذلك في الاستمطاعة. )

**طريق الحق والصواب**

(إذ تقرر ذلك، وأولاً شركة القناة تجرى على هذا المبدأ بطليها مد أجل امتيازها أربعين سنة قبل نهاية بشادية وخمسين عاماً سبعا وراء مصليتها، وأصبحت أبناء مساهمها وأطفالهم، فلماذا لا يكون من الملل ومن الهدى اقتصادياً "حصر" أن نخسر أرباح القناة لأننا وأطفالنا الذين هم أبناء الأجيال الآتية، لا نتركهم في بيحيص السعادة المالية؛ ولكن لنعوضهم بعض بعض المصاريف من الدين الأهلية والأجنبية التي يتركها لهم الجيل الناضر والذي يليه، وقد غلبت عليه تلك الدين مئات الملايين من الجنيهات وتعتوض جزءاً ما تصرف

في الحكومة في هذا العصر من ثروتها المالية والعقارية التي ياتسها الشركات والغيرها، وأتلفت أساساً. )

(يقولون أن الحالة الحاضرة مفسدة للبنة لنا، ننظرا لحرصنا من أرباح القناة التي يستمتع بها الأجيال القادمة، ويراد بهذا القول أن نبيع أنفسنا: أولاً: لشعبنا على حقوق الأبناء والأحفاد في هذه القناة بعد أن أفضت الحكومة ما كان البلاد فيها من الحقوق والصهار بأسعار يفوقونها جزءاً من عشرة من أسعارها الحاضرة. ثانياً: أن تصرف تصرف المليونين يستحقون مبالغ يفوقونها في غير حاجاتهم، يفرادها: فاحس! لا يتعامل بها غير المظطر أو الصفي. ثالثاً: لأن تزامم الأجيال الآتية (مقابل تعويض لا ينكر) في نصيبها من ثروة، ربما كانت تلك الأجيال أقدر منا على التصرف بها بصورة أو سائلة انتفع البلاد بما نستطيع أن نتصرف به نحن الآن مادام لا يوجد لهذه الجمعية العمومية، وألا هيئة مجلس شورى القوانين وأرى قطعي في الشئمن المصرية العصرية، ففضل أن نعرف أهل الدولة الحالية التي تريد على كل سنة بعد سداد الدين القوي للعمومية، وسداد كل ما قضت به الماعداات الدولية؛ ولا شأ في أن سيد من هذه الأسباب المصيرية، بمعنا أن ننتكر بما قال ويحكم علينا أن لا تتبع إلا طريق الحق والصواب)

تمتية التقرير، هو رفض المشروع: (...ألا... إلى مشروع عقد الاتفاق المعروف على الجمعية غير مقبول لا من شركة القناة ولا من الحكومة المصرية، وكان يجب أن لا يقيم الجمعية العمومية إلا بعد إقرارها من جمعية مساهميها جميعاً. فأياً: دامت الحكومة ليست في المعارضة للمشروع كما تقول. فأياً: أنه ليس الحكومة العمومية ولا من المصلحة تعديل المشروع كما ترى سبيلين. ثالثاً: أنه قد ظهر للصواب أن تقل على هذا المشروع غنيا لغاشا على مصر تقدره البنية بنحو 130.598.000 من الجنيهات أصلا وبأمانة على قادة. رابعاً: أنه حقيقة الصلوات التي توتقها الحكومة أو مل كل على في الشركة على مد أجل امتيازها ثم إن كان بعض هذه الخلفاء محلا للنظر، فلهذه ممكن قبل رفضه خصوصا على ليهف أن الشركة كلما مرت سنة من مدة امتيازها كانت أقرب إلى التسامع في شروية التعاقب مع الحكومة لأنها إن تجد إلى مصر لتعاقب معها على بقاء وجودها. أما مصر فلها تجد كثيرا من الشركات الدولية تتعاقب معها على إدارة القناة واستغلالها. خامساً: أنه لا توجد أدنى ضرورة مالية تلجئ إلى التعاقب بالدين الفاحش سيما وأن التعاقب واقع على مستقبل بعيد، لأيد في الحكم من الظلم الظاهر الذي لا يقبل الجدل الناضر، ولا يرضى بل يتحمل مسئولية أمام الأجيال المستقبلية إلا أن فكرة القاشة مضبوطة وأواضحة وضررها لا ريب في سادسا. أن فكرة استقامة الجليل المالحض من أرباح القناة، يمكن أن يقال عنها أنها فكرة صالحة حقيقة لا تقترأ بها. يثى: - أن لا يوجد مدلل غين في التعاقب عليها. - أن لا يستعمل المالحض في أعمال مشرة تبرر هذا التعاقب أمام الأجيال المستقبلية، وإن يكون للأمة من السلطة على أموالها ما يكلل لها الحق في الشرط كالأمة لعامة. - لا والدين في الصلقة فاحش والحكومة لا تصمح إلى الأنا بإسلاء الأمة حق الاشتراك معها برأى قطعي في تغيير شئوننا المالية والداخلية الجنية خصوصا وأن العقد حاصل على زما من أجل أن يكون الحكم عليه صحيحا، فهو سابق لأوانه من كل الوجوه غير مقبول. (التقرير منشور كاملا بمجلة الجمعية البحرية المصرية - العدد الثامن عام 1995 )

#### من تداعيات تأميم القناة 1956

في بحث رناع الدكتور محمد السيد سليم، نشر في مجلة "المصرية النبيلة" من إصدارات الأفرام، العدد 166

يطه (أو أراد الوطن منه نقداً) فهو في مهجره أكثر نقداً مما إذا كان هنا يعانى مما يعانى منه الجميع .....

ولكن دعنا لا نحلم أو نكتب ونقول أن هناك منظومة بحث علمي في مصر .....

فربما لا أنظر أبداً أن هناك منظومة ... ولكن هناك محاولات فورية للإصلاح تقابها إجراءات صارمة للكتب والأول لكل أو معظم المخططات الفكرية في البحث العلمي هي إما إجراءات إيجابية كالنقل أو العقاب أو التناوب أو التنازل مثلاً ... أو سلبية كعدم إيجاد المناصب والتناوب أو إخلال معامل البحث وفتحها ولكن بلا إكثباتها ... و ... الخ ... أو هو البحث العلمي ميزانية مثل ميزانية وزارة الثقافة التي تفرس الرقاصات والمثليين وكتاب أشباب البحر وغيرها

لو رصدت هذه الميزانية للصرف منها على منهج محدد أو خطة موضوعية للبحث العلمي في إنتاجه وأيضاً أو لإتجه المشروع إلى نقل ثقل البحث العلمي إلى هيئة مستقلة هدفه الربح وتعمل بنفسه مؤونة من عوائد كافة الضرائب وعائدات الرولة من بيع الشام البترول والغاز وعائدات رسوم قناة السويس أرابنا التنازل التي تتناهد

المهم أن يكون هناك صانع بين المستقلين والمجنين عليهم أصحاب هذا الوطن ... إن يحدث هذا إلا أو توافقا لقوى التفكير فيما ينبغي على إصلاح الشأن الباطني الذي يغيره لن يكتفي لهذا الوطن أى مستقبل.

وغيرهم منهم المقاررة والعلماء ولكن لألاف كذا يلعب نسبة الأعداد التي تتخرج من هذا الحلق والفرق الذي استوعبوه من الضو الذي حشر في أدمغتهم ..

إذا فذكرنا وتصورت على أن علماء مثل داحمد زويل و... الباز والطبيب مجدى يعقوب و... مشرفة قد يزفوا إلى المهجر بعد أن عانوا في ولدهم لوجئنا أفضل إلى ميريح إلى عثرة هؤلاء العلماء وكونهم الشخصي الذي مبداه الله لهم لكي يتحررون من جدران السجن الفكري الذي أحضلوا إلى في ولدهم والإكراه على التعليم المحدود الملقد للغير إلى بحاب الألق وسعة الأرض التي تسمح للفكر الحر أن يعمل ويدع وينبع ..

إن أهم الأسباب التي تؤثر في تخلف البحث العلمي بل والتعليم يرتبط إننا نكتن وراء عقلية وسوساة القهر التي يمارسها الآباء والمسؤولون عن التربية في المنزل والمدرسة والتأدي والشارع

..... لفرعوا القهر عن إبتائكم فينتج لكم الزمان عاقرة إذا فإن أحد الأسباب التي أربأها دروايش منظومة البحث العلمي في مصر هو طريقة القهر التي تمارس مع الإبتائين منذ وحدث ..

أما العدد الضئيل من العقول التي هربت من الوطن ولجأت إلى حيث إمكانية التعليم الحر والفكر الحر والإبداع العلمي فهو لن يعود ... لأنه في مكانه هناك لنفسه وإن فكر في

عندما يرى المرء الرعي العن التطور وتحديث العلوم خارج بلدنا المصرية خصوصاً والعربية عموماً وعندما نرجع إلى تاريخ نشأة العلوم وتطورها والافتراعات التي قدمها القدامى في مسقطلات البشرية جمعاء ... لا يسعنا إلا أن نشعر بالهول والأسى والدمع والأسف على ما أصابنا من شعور وأضمحل وتخلف من ركب التطوير بسبب ... الله إلا عجز الناس على أمانة وإدارة دفة العملية التعليمية وتوجيه البحث العلمي ولعدم صلاحيتهم لحمل هذه الأمانة.

فبعد أن كانت العلوم تصمد من عندا إلى البلاد الغارقة في الظلام أصبحت تستورد "صور مجتزئة ومبسرة" من بعض القشور التي يصدرها الغرب الملتقم بالثقافة وإلينا وحتى في ترجمتها تبين الزكازكة وعدم التماسك في مجموعها مما يجعل الطالب عورفا عنها.

و بعد سنوات يقضيها الدارس في المدارس لا يتعلم فيها شيء ولكن المهم أنها وسيلة لرحل جرح الجلس للاحتفالات فقط

أما الدراسة ذاتها فإنها تتم خارج أسوار المدارس بل والجامعات إعتدالاً على الغروب للحظوة الأجور والنادة لخرة في عبارة عن قرأب تحطط من ظهر القلق ليغريها الدارس في روفة الإجابة ... وليس عليه الإجتهد والتطوير ولا التفكير إلا في حدود الإطار (البوراء) الذي حكم عليه أن يعمل ولا يخرج من حدوده ... ذلك حال العقل الموهب لدى دولتنا واسمه التميم والمفترض أن يخرج منهم المتعلمون

## ربان / هاروق عبد المنعم الصايغ خبير ومستشار بحري

### "لا تتمو ملكات الإنسان بالوصول إلى الحقيقة بل بالبحث عنها"

## المفكر الألماني لسنسنة

الكيميائي السويدي الفريد رينبرارد نوبل ومنحه سنوياً لأوائل الذين قدروا مساهمات جليلة لحضارة البشرية وعلى سبيل المثال نوبل نظريات ميكس وإنتيجيني داروين DARWIN وفراينج نيتون وأرشميدس وكاشفات لافوازييه LAVOISIER وباستير PASTEUR واختراعات طائرة الإخوان رابت ولأسكس ماركوني وإليزيون جون بيرد ونيسيه الكالني الأصل إيشيتانين وقبعت ثلثة لمصرى أحمد زويل ... إلخ وفي كلها في نتائجها تقنياتها غيرت وجه الأرض وحياة الإنسان وبعتبر تقدم العلم والطراب البحث في ركيزة أساسية في تطور الدول وتقدمها وتعدد مظاهر الإختراعات فيها وتدل التجربة على تقدم الأمم إعتمت على العلم والبحث العلمي في بناء حضارتها وتختلف تلك التي لم تترك أميته .

### خلاصة تاريخية - وروية تحليلية

« العلماء المصريون نجوم في التاخال والشارع ويوجدهم وطموحاتهم أمناً عن فالوسفرات العالمية يحسن أسماهم والمجالات العلمية العالمية حافظاً لبلداتهم . »  
« المتابع لأحوال البحث العلمي في مصر والتطورات الجارية فيه لا يملك إلا أن يصطب بشعار الصدمة وأحاسيس الإحباط وخيبة الأمل نتيجة ما وصلت إليه . »  
« أقدم مركز بحث في منطقة الشرق الأوسط هو المركز القومي للبحوث الذي أنشأ في بداية ستينات القرن العشرين والذي يضم ثلثة آلاف عالم ويحتل وضع فني علمي محبة متخصصة مرموقة كما تم إنشاء وزارة البحث العلمي وأكاديمية البحث العلمي والتكنولوجيا ومشتر مراكز البحث المتخصصة (بميد الصمام) . (البحوث الزراعية) ، بحيث تطوير الفترات . (الخ) « بالإضافة إلى مراكز البحوث المتخصصة والمعامل الموجهة في الكليات والمعاهد العليا . »  
« تطف الإمكانات المالية والتجهيزية حصر عثرة أمام طموحات الباحثين الجادين في إثبات وجودهم كما أن الفكر الإداري أكبر عفة أمام من يريد أن يثبت وجوده . »  
« لم تعط الفرصة للبحث العلمي في مصر كي يتربص ويتفلسف في التربة المصرية ويعوم بيدها من إحتلال الهامش من منظومة مجتمع المعرفة والبحث والمعلومات . »  
« رغم أن مصر 17 جامعة كيميائية في مقفعتها جامعة القاهرة التي أنشأت عام 1908 و 18 جامعة تضم أكثر من مليوني طالب جامعي لا أن أياً منها لم تعط بفرح الإهتمام إلى قائمة القممسة جامعة المروية والأفضل في العالم طبقاً لتقسيم

يمكن القول البحث العلمي في مصر هو العاشر الغائب حود أن  
« خطاه » في صفحات الجرائد والجلات وفي منشقات ونشاط ومختبرات الباحثين وأعضاء هيئات التدريس والبلدات المصرية وإحتفال على علم السنوي .  
« هراية » : عن واقع حياتنا البيئية والعلمية وضططنا المستقلية في التطوير والتنمية المحلية

- 1 - عطلى الباحثين من الإهتمام والدمع على المستوى القومى ( ميزانية البحث العلمي في مصر لا تتعدى 0.2 من الميزانية العامة للدولة )
- 2 - يفتقد الإمكانات البشرية (معامل) أجهزة - معدات - وهي أكثر العوامل المؤثرة على مسيرة البحث العلمي .
- 3 - يفتقر المراد المالية وهي وسيلة الحصول إلى الإمكانات البحثية ووسيلة ترويب الباحثين وإرسالهم في بحثات داخلية وخارجية لإكتساب الخبرات .
- 4 - تصطب بيئة طرابه لا جاذبة لكثرة العقول المصرية الملهجة التي تعد أحد صور الهمر المراد .

الماضى .. والحاضر  
سبقت الحضارة العربية أوروبا في علوم الرياضيات والفلك والطب والمصنعة والقياء والكيمياء وغيرها حتى القرن الثالث عشر غير أن هذا سبق سرعان ما توفقت لتكتسب أوروبا من تجاوزه مظهره هذه الوره الواسعة التي نشدها الآن بيننا وبين كل الحضارات الأخرى، في النامسى (القرن 18 و19) غيرت القدرات البشرية مثل الآلات ومخاطة البخار والكهرباء والطاقة الذرية وغيرها الحضارة يشكن جرح معمود وفي الحاضر (20 أعامت ثورة الكمبيوتر ) أجهزة ذات فترات مطلقة وغير محدودة) والبيولوجية (وصف جنى كامل لكل الكائنات الحية) والكم (مواد ومعدات طاقية جديدة) والتانوتكنولوجيا (تقنية قادرة على إعادة ترتيب الجزيئات التي تتكون منها المواد في بعضها الصحيح) أمام ذلك كله تشكيل معالم وترت ذلك كله أعين الآثار في قطاعات إقتصادية وصناعية تزدها ومازالت كما يوم .  
وتبنا المستقلين من البحث العلمي في الدول المتقدمة مركزاً متميزاً ضمن صناعى القرار طبقاً للتصنيف الإحصائى للشرق الأوسط الذي يصب دوراً محورياً في صناعة القرار ومتابعة تنفيذ ورصد إنكساباته على المجتمع ويشعل الباحثون إلى القرن بجائزة نوبل الشهير . (المختصر)

شتمها في عام 2005 ويضعها الراهن يجعل التحول عليها في إحداث تحول نوعي في البيئة البحثية وتحقيق إنجاز مصري على محدودية الدولة .

#### وجهات نظر علماء العالم

• قال ماركو فاروس : « ما كان ثلاثة محاور رئيسية لعمق الفرة والكمبيوتر والبيئات »  
• قال جون مارتلي في كتابه : « الصناعات الإبداعية » ( مجلة عالم المعرفة الكويتية إبريل 2007 ) « أن الإبداع هو الذي يميز الحياة الاجتماعية والاقتصادية خلال العقود القادمة . »  
• قال المحرر الأمريكي ألفريد نورل في كتابه : « صدمة المستقبل : تحول العلوم والتكنولوجيا يختلف أنماطها إلى أداة تصريف الكثير من الآسس القيمة والتقليدية السائدة بالبحث

البشري وتعيد تشكيلها وفق مفاهيم ومنظومات جديدة  
• قال تشارلز كرتنج يجب أن نتمتع بالمستقبل لأننا نستقضي هناك. بقية الحياة  
• قال البروفيسور الأمريكي بروس البريتش (مجلة العلم يناير 2007) « أن تنمية ملكات  
البيئة البحثية والمعرفة بذهنهم إلى تعميق قدراتهم العلمية بدلاً من الاكتفاء فقط بتوسيعها  
يشكل مسعى وإن زبادة وهي المجتمع بثقافة البحث العلمي وإثارة الإيجابية لتعسين التنمية  
المختصة وإن إسقاط البحث العلمي عن أية ضغوط حكومية أو بيروقراطية يمكن من نشر  
العلم والمعرفة»

• قال توماس كين THOMAS KUHN: إذا كان العلم هو جملة الفظن والوثائق  
والنظريات ومناهج البحث فإن العلماء من الأفراد الذين أسهموا في ميدان العلم بجنبة بعض  
الطرق من نجاحهم وفشلهم في ذلك.

#### أسبابها لا حصر .. أسباب

أعلى الإسلام إهتماماً للعلم ولما دعا لإتباعه إلى التمتع في البحث والتفكير ليعرفوا أسرار  
الكون وإلى الإحتياط إستنباط حقائقه وفي كتابه « التفكير فريضة إسلامية » يؤكد عباس  
المعاد بالأدلة والبراهين وإستأن إلى آليات القرآنية والأحاديث النبوية أن الإسلام يحض على  
التفكير والتأمل والإبداع حول ما في الكون من مخلوقات وما به من أسرار  
• يشير تقرير التنمية البشرية العالمية AHDR الثاني الصادر من برنامج الأمم للتحدة  
الإنمائي (أكتوبر 2003) إلى أن :

- 1- المعرفة تزداد وتكون الفريضة العالمية في الأمة العربية
- 2- ضعف الإقبال على القراءة.
- 3- ضعف الثقافة الثقافية العلمية العربية
- 4- ضعف أدوات وميائل النشر ونقص الإنتاج المعرفي وضعف حركة الترجمة في المجال العلمي

- 5- ندرة الكتاب العلمي والمتخصصين في الإعلام العلمي
- 6- نسبة الباحثين والعلماء في البلدان العربية 0.04% من جملة عدد السكان
- هـ جدير بالتنسيق أن تطوير النواصير بالبحث العلمي العربي أصبح قضية عربية منذ أن تبنت  
لغة العربية في الخريطم عام 2006 المسئولية الجماعية لهذه القضية وتجمعت عزيمتها على  
القيام بها في اللغة العربية في الرياض عام 2007 ويبدو أنه تجديد العزم على تحقيق الحكمة  
سائرة فريضة وهي أنهم (تتلاقى على آفاقاً على شيء) .. وليس عندي جديد أضيقه  
هـ الإنتقال العربي على البحث العلمي شحيح جداً ويعد من أقل النسب في العالم أن يبلغ واحد  
من عشرة في المائة من صفائي البحث المحلي بينما تنفق اليابان مثلاً 62.7% من دخلها  
القمري على المجالات البحثية بينما يضاهي إلتحاق إسرائيل المستويات العالمية بل يزيد في  
لواحق على إلتحاق بعض الدول الأوروبية المتقدمة فضلاً عن أنها أي إسرائيل تمتلك برنامجها  
العلمي في التانو تكنولوجي.

• لا تزال الدول العربية الممول الوحيد للبحث العلمي على العكس من الدول الصناعية التي  
يمول القطاع الخاص في بعض منها على كلفة البحوث العلمية.

#### ...وخطوات لا بد منها

يجتاز النواصير وتطوير البحث العلمي في مصر إلى :  
أولاً : تحديث التعليم ومضمونها وأساسها بإعتباره كما يقول مرسى عطالله (الأرقام 12 أكتوبر  
2007) ركنا أساسياً من أركان نهضة راس إللال البشري وما يؤدي إلى فهم جديد ينقل  
من مهمة تخريج ألواج متتالية من الباحثين من فرصة عمل إلى مهمة تخريج كوادر بحثية مع  
ضرورة الربط بين مناهج التعليم وأبعاد البحث العلمي.  
ثانياً : توفير كما يقول كواك مكتوم زهران (مجلة العلم فبراير 2006) لتوظيف البحث  
العلمي في خدمة التنمية الإنتاجية المتواصلة

- 1- تحديث مواصلات الإنتاج كما وكيفا طبقاً للمقاييس الدولية في مختلف المجالات
- 2- تحديث الإنكبات والميائل الفنية والبشرية المطلوبة بحثياً وتطبيقياً
- 3- تحديث قاعدة سليمة البيانات لكل عناصر الإنتاج ومواصفات ضبط الجودة
- 4- تحديث المشاكل والميائل وأساليب التعامل عليها.

5 - تحديد وإعداد متطلبات الكوادر البشرية المبينة بما يتماشى مع وضع الفرد المناسب في المكان المناسب إلتزاماً تاماًش في التنمية الشاملة الشخصية مع الكفاءة المهنية والإنتاجية.

ثالثاً : تطوير والتطوير الكفاءات Research لا تخي عنها تحقيق تنمية  
صناعية كعند مراكز الأمن الإقتصادي ويتطلب الأمر إعادة حياطة غايات البحث العلمي  
وأهدافه ومناهجه ومقرراته

رابعاً : الإشتراك في البحث العلمي لا ينظر إليه كعبء ولكن كمكسب وكضرورة وليس ترفاً  
ويتطلب الأساس للبحث العلمي والإبداع والإنتكار بيئة خاصة سياسياً وثقافياً تكون  
بأن البحث العلمي ضرورة وطنية إستراتيجية وأمنياً وإقتصادياً

خامساً : إنشاء شبكة دولية الربط بين علماء مصر بالخارج الذين يعملون جنسيات الدول  
المتقدمة والعلماء والباحثين كل في تخصصه بعضهم البعض الإستفادة المتواصلة بخبراتهم  
وأرائهم ومشروعاتهم وإمكانية تشكيل جسر تتعاون في مجال البحث العلمي.

سادساً : إلتحاق على المراكز البحثية العالمية من خلال عقد الإلتقاءات المشتركة وترتيب  
بروتوكولات التعاون والزيارات العلمية

سابعاً : إقامة جسور لتتعاون مع التلات الفضائية العالمية (ناسا الأمريكية وإيسا الأوروبية)  
هذا وسيمع لا الغرب بذلك.

ثامناً : الإهتمام بالعلماء والباحثين هو البداية الحقيقية لتنمية شاملة في كل المجالات وهناك  
إحتياجاً واضحاً لإحداث تحول في نوعية الإعداد والتوظيف لدى الباحثين مع مراعاة أوضاعهم  
الإقتصادية التي تتوهم لعداة كريمة يشعرون خلالها بأهميتهم ويستطيعون عبرها مساهمة  
أنتشيتهم

ثامناً : إلتحاق العلمي يحتاج إلى دفعة قويا زبادة الإنكبات. تحريب الكوادر. تنشيط الوعي  
الجنسي فالثقافة العلمية تهدف إلى تقريب العلم فجماهير بأسلوب مبسط ومشوق والتعريف  
بكل ما هو حديث ومتطور في المجالات العلمية والتكنولوجيا وبك من خلال وسائل الإعلام  
المختلفة (الفرقة - لثانية - السموعة)

ثامناً : يجب روية الأبحاث بكافة مبادئ الإنتاج وتوسيع وتطوير قاعدة منظومة البحث العلمي  
من مفهوم إحتاح إلى مفهوم الإلتقاء ببعيدته وفق معايير متعددة ومبادئ ومناهج أكاديمية  
معترف بها على المستوى الدولي مع الإستقطاب التامة هالاً وأدانياً

ثامناً : البحث العلمي ليس مسألة تجارية بحت وإنما هو بالأساس قضية تتصل برهافية  
المواطنة يحقها في أن تكون شركراً إلتقيماً أو دولياً في ميدان العلوم والتكنولوجيا ويقترح  
علم صحن حديد مدير إدارة البحث العلمي بجامعة الدول العربية (مجلة شؤون عربية  
خريف 2007)

- 1- فرض ضورية تصالح البحث والتطوير في الصناعة
- 2- تخصيص نسبة من إيرادات الجمارك لهذا الغرض
- 3- الضعية إلى إنشاء وليات البحث العلمي كما كان الخيون في الناصير يبالغون بعض  
أمورهم لأغراض تعليمية أو دينية.
- 4- إصدار طابع البريد بربور علمي باسم البحث العلمي يعود جزء من عائدته إلى المراكز البحثية
- 5- إضافة ضريبة على تذاكر السفر بقرعها
- 6- تشجيع التبرعات الخاصة
- 7- تشجيع التعاون الدولي للمشاركة في التمويل إضافة إلى المؤسسات والمنظمات الدولية ذات الصلة
- 8- تشجيع القطاع الخاص لتكوين له مراكز البحوث الخاصة به والتي تسهم في دفع عجلة التنمية
- 9- إسهام الشركات الأجنبية التي تستخرج الموارد الطبيعية في مؤثرات البحث العلمي
- 10- تطوير نظام البقول في المراكز البحثية وإعتماد نظام الأسبقيات والتعاقد الثلاث وعدم التزقي بالعلماء البقور بعد من سنوات الخدمة ورفع مستوى الأجور والحوافز والمكافآت ووضع كادر مالي خاص بالبحث
- 11- خلق بيئة بحثية متعشمة من القيد البيروقراطية المكللة بالحركة والإبداع والتي تتسم على الكفاءة واحترام الباحث
- 12- والأخيراً... هل من متفقد؟

تطوير ورعي كفاءة البحث العلمي في مصر ليس شيئاً ينبغي إنتظاره بل هو شيء يتعين إنجاز  
وحيث أن البحث العلمي سلق من حساب الأولويات المصرية فهو ين من المشاكل التي أوقفت  
مسيرته. وأمر يتطلب إتخاذ  
فهل من متفد؟

\*\*\*\*\*

# ثورة التحوية وآثارها على الموانئ

دكتور ريان / مدحت خلوصي مستشار القانون البحري بمعناء جدة الإسلامية



لا شك أن التحوية أحدثت ثورة غيرت عالم النقل كما أحدثت أثراً بالغاً في اقتصاديات النقل . بل أن آثارها قد امتدت إلى السلسلة اللوجستية كلها وبطبيعة الحال كانت لها آثارها على صناعة السفن وعلى الموانئ باعتبارها أطرافاً في سلسلة النقل . هذه الثورة بدأت منذ خمسين عاماً وبدأت معها فكرة اللوجستيك والنقل . كانت بداية هذه الثورة على يد رجل يدعى Malcom Mclean عام 1956 . ذلك الرجل الذي سمي " أبو التحوية " والذي يرجع إليه إنشاء حاوية النقل المعدنية التي حلت محل الطريقة التي كانت تتداول بها البضائع المجزأة ، هذه الطريقة أحدثت ثورة في نقل البضائع حول العالم .

كانت أول رحلة لسفينة حاويات في أكتوبر 1957 هي السفينة The gate way والتي كانت رحلاتها بين نيويورك - فلوريدا - تكساس - كانت سعة هذه السفينة من الحاويات 226 حاوية . كان لثورة الحاويات آثارها في خفض نفقات النقل وكان لذلك أثره في الإقتصاد العالمي . في عام 1956 كانت أغلب البضائع تُشحن وتُفْرغ باليد ، وذلك بمناوئتها بواسطة عمال الشحن والتفريغ وكانت تكلفة عملية المناولة آن ذاك هي \$5.86 دولار أمريكي للطن أما بعد إستعمال الحاويات في النقل أصبحت تكلفتها 16 سنتاً فقط لكل طن لشحن على السفينة . في هذا المقال سأتناول الآثار التي ترتبت على ثورة التحوية وكيف أثر ذلك على الموانئ



الجدول السابق يوضح لنا الزيادة المستمرة في حمولات سفن الحاويات القصيرة ، حيث أنه بعد ظهور سفن الحاويات مالم التماس بين سفن البضائع العامة التي تنقل البضائع مجزأة وسفن الحاويات ذلك أن الأولى حاولت تعويض الوقت المفقود في البحر عن طريق تحميل وتفريغ البضائع في الموانئ . وهذا الذي جعل " مكين " الذي كان آنذاك يملك شركة بـ ١٩ تانكينز للزئبق إكمال 8 سفن حاويات سريعة جدا (SL-7) إلى أسطول شركته لتنافس السفن التي بلغت سرعتها 25 عقدة . في فترة تالية ستمتدحز لشحن على الحد في الأجيال المختلفة لسفن الحاويات ويستفهم منها أن سرعات سفن الحاويات مستمرة في الزيادة

## الزيادة في سرعات السفن

تبع ثورة التحوية تقدم في سرعات سفن البضائع عامة وسرعات سفن الحاويات على وجه الخصوص ، حيث أنه بعد ظهور سفن الحاويات مالم التماس بين سفن البضائع العامة التي تنقل البضائع مجزأة وسفن الحاويات ذلك أن الأولى حاولت تعويض الوقت المفقود في البحر عن طريق تحميل وتفريغ البضائع في الموانئ . وهذا الذي جعل " مكين " الذي كان آنذاك يملك شركة بـ ١٩ تانكينز للزئبق إكمال 8 سفن حاويات سريعة جدا (SL-7) إلى أسطول شركته لتنافس السفن التي بلغت سرعتها 25 عقدة . في فترة تالية ستمتدحز لشحن على الحد في الأجيال المختلفة لسفن الحاويات ويستفهم منها أن سرعات سفن الحاويات مستمرة في الزيادة

## التطور في الحاويات

حتى عام 1960 كان تطوير سوق الحاويات بطيئاً ، حيث أنه حتى أواخر عام 1960 لم يكن لدى الكثير من الموانئ إقامات قادرة على رفع الحاويات من وإلى السفينة . وهذا يوضح لنا أن سوق الحاويات يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالبنية الأساسية في الموانئ ، في أغسطس 1690 عقد " مكين " اجتماعاً لمناقشة موضوع التكلفة المستقبلية للتحوية وقام مكين وموظفاه بتطوير فكرتهم عن النقل بالنظر إلى اللقطة التي من أجلها دخل هذا النظام وهو السرعة وتقليل النفقات . وفي النصف الثاني من الستينيات قدمت شركة SEA LAND SERVICE التي كانت آن ذاك مملوكة لـ " مكين " فكرة جديدة في فكرة تسليم الحاويات من الباب إلى الباب يذك بذلك بأنها داخل الاتيابه على شاسية وأى " مكين " أن التطوير في صناعة الحاويات يكون عن طريق " التفتيش " بمعنى جوده تيد الحاويات وهذا من شأنه تطوير صناعة النقل كلها ، بحيث لا يقتصر على نقل الحاويات بحد بل نقل البضائع بداخلها على شاسية من إقبام إلى إقبام لذلك ساعد التطوير في تطوير النقل متعدد الوسائط .

## التطور في سفن الحاويات

كان التطور في سفن الحاويات بطيئاً حتى منتصف السبعينات أنه خلاا الأربعين عاماً السابقة أصبح التطوير مستمر وسريع في سفن الحاويات وذلك ما نوضحه بعد :

الجيل	سنة	اسم السفينة	حمولتها الكائبة	حمولتها الوائبة	الطول بالتر	العرض بالتر	الفاصل بالتر	السرعة عقدة
الأول	1958	Elbe E	13000	11225	170.84	30.5	7.89	20
الثاني	1970	sydney E	27500	33350	225.83	30.5	11.58	22
الثالث	1991	Hannover E	58783	64500	294	32.25	13.52	23
الرابع	2001	Hamburg E	88493	100003	320.28	42.8	14.5	25.3
الخامس	2005	Colombo B	93750	103800	335.07	42.8	14.5	25
السادس	2005	Gedran M	97933	115700	367.28	42.8	15	25

## 1- زيادة الأرصعة واتساح الساحات

أصبحت في فترة سابقة أنه قبل ثورة التحوية كانت سرعات السفن منخفضة بالمقارنة بالازمنة في سرعتها بعد نشأة ثورة التحوية ، وزيادة سرعات السفن يرتبط عليها زيادة الترددات على المياه ، لذلك أصبحت أعداد الأرصعة في الموانئ غير قادرة على إستيعاب جميع السفن القادمة في المياه . إذا أضفنا إلى ذلك أن تجهيزات الموانئ كانت غير قادرة على إيفاء متطلبات سفن الحاويات مما ترتب عليه طول مدة البقاء

# تابع ثورة التحوية وآثارها على الموانئ

## 2 - تزويد الموانئ بالطاقة

يحتاج المرشد أو ريان السفينة إلى تزويد السفينة لتكون مقدماتها في اتجاه محطة البوغاز الخروج من الميناء، ولم تكن هناك مشكلة بالنسبة لهذه الخدمة أو في مناوره أخرى تزويها السفينة لأن إتساع الميناء كما يسمح بذلك، إلا أنه كما إتضح لنا عالياً منذ السبعينات تحدثت محاولات سفن الحاويات متوقفة حولات السفن الذي كان سائداً في الخمسينات ومنذ السبعينات وحتى الآن التزايد المستمر في محاولات سفن الحاويات. وهنا تكمن الصعوبة بالنسبة للموانئ لدى لا يسمح إتساعها بتزويد السفينة بوسائلها الذاتية أو بالإستعانة بقاطرات ذات إمكانيات محدودة. المشكلة بالنسبة لتزويد هذه السفن الضخمة أنها في حاجة إلى قاطرات قوية مزودة بإمكانات تسمح بمناورة السفينة بسلام. كما أننا أيضاً وفي بعضا في الإستعانة بجود ظروف جوية جيدة لتتجنب لنا أهمية تزويد الموانئ بقاطرات عالية الإمكانيات لتتعاول مع سفن الحاويات الضخمة خاصة أن سفن الحاويات لها إنباشات عالية وأنها في طرف البحر. لاجئ لتعقيد الرياح مناوره السفينة أمامنا، كما أنها بسبب حمولتها الكبيرة تكون مسافة الإيقاف طويلة لكي نتاح إلى قاطرات على درحة عالية من الكفاءة لمساعدتها على المناورة.

## 3 - توفير المرفأ للأمان

أوضح الجول السابق عرصة في هذه المقالة أن غطس سفن الحاويات وصل إلى 15 متراً وهذا يعني أن هناك كثيراً من الممرات الملاحية الجديدة إلى مدخل الموانئ وكذلك الأعماق داخل الميناء أصبحت مياهها مغطاة بالنسبة لهذه السفن أخذ في الإستعانة على الإبحار في الممر الملاحى يتعين تراك مسافة أمان بين قاع السفينة (keel) وقاع البحر لتعادل نصف غطس السفينة لتجنباً لتأثير جاذب Squat وهذا يسمى في النسخ الأخرى إبحار السفينة أمام يساري مرة ونصف مقدار غطس السفينة، حيث أن هذا العمق سيجنبها التقيؤ الناشئ عن المياه الضحلة. بالإضافة إلى ذلك عمق المياه عند الأرصفة حيث أن نسبة كبيرة من الأرصفة لا يصل عمق المياه عندها إلى هذا العمق مع ضرورة الأخذ في الاعتبار بالنسبة للموانئ المعرضة لتأثير تيارات البحر أنه بعد دخول السفينة أثناء إنشاء الميناء العالي جميع هذه الأمان لذلك يتضح لنا أن الممرات الملاحية الجديدة إلى مدخل الميناء وكذلك مياه الميناء وعند الأرصفة في حاجة إلى تعميق حتى يمكن أن تستقبل هذه السفن.



## 4 - مد حاجز الأمواج وإنشاء موانئ جديدة

كانت الموانئ في الخمسينات وقبل ثورة التحوية صغيرة وإتساعها كان يسمح بمناورة وديوان السفينة بأمان داخل الميناء، كما كانت الأعماق تسمح للسفن أن تاتج بالإبحار بأمان داخل هذه الموانئ. إلا أنه بعد ثورة التحوية أدرك العديد من الموانئ أنه لابد أن يقابل ثورة التحوية تطوير في الموانئ وتوسيعها بعد ملجأ الأمواج لتوسيع الميناء أو إنشاء ميناء جديد وقد كان العمل الأخير هو الأفضل فبمس الدول أنشأت موانئ جديدة خاصة بالمحاربات تستقبل سفن المحاربات وتزيتها بعدد من الأرصفة يغطي السفن المتزيدة على هذا الميناء مع قابليتها للإتساع في المستقبل وزيتها بإساحات التحزين الحاويات. واختارت لهذا الميناء منطقة ذات أعماق كبيرة. والبعش الآخر أنشأ حاجز أمواج جديد وأرصفة جديدة في منطقة مجاورة لميناء القديم.

يتضح لنا من الإستعراض السابق أن ثورة التحوية قابلتها ثورة في الموانئ. كما يتضح لنا أيضاً أنه مدامت الحاويات في تطور مستمر ومادامت سفن الحاويات تتزايد حمولتها ومعها يتعين مراقبة على التطور بعناية وإلى ضمانت الموانئ التطور مع تطور سفن الحاويات. وهذا الأمر ليس فقط بالنسبة لسفن الحاويات بل بالنسبة للوجعات المختلفة من السفن المتخصصة.

على الرصيف، وترتب على ذلك كما ظهر مشكلة لإدراج نسبة عظمى من موانئ العالم وأصبحت السفن تعاني من مشكلة الإنتظار لدورها خارج الميناء، وأصبحت الموانئ تعاني من تكسر لسفن خارجها إنتظاراً لدورها وما ترتب على ذلك من فرض غرامات مغير على الموانئ. هذه الظاهرة عانت منها الموانئ في السبعينات لدرجة أن إنتظار السفن وصل في بعض الموانئ إلى أكثر من شهر. لذلك أصبحت الموانئ في حاجة ملحة إلى زيادة عدد أرصفاتها وإتساع هذه الأرصفة لسرعة تداول الحاويات مع الحاجة إلى إنشاء إساحات واسعة لتحزين الحاويات هذا بالإضافة إلى تجهيز هذه الإساحات بما يلزم للحفاظ على الحاويات. كما أن عملية رص الحاويات في الإساحات تتطلب المعالجة إلى درجات وعبرنا شبكة تحريك الحاويات ووضعها وإرسالها داخل الإساحات.

مما سبق يتضح أن عدد الأرصفة بالموانئ وإتساعها وإساحات يجب أن يتواكب مع التقدم في التحوية والتقدم في صناعة السفن وكل تطوير من جانب التحوية أو سفن الحاويات يجب أن يقابله تطور في الموانئ.

## 2 - أثر التحوية على النقل والسكك الحديدية

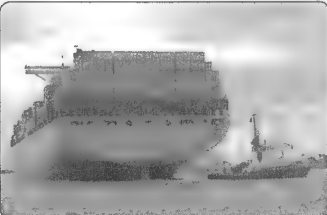
أوضحنا في فقرة سابقة أن التحوية والتنشيط ساعدا على تطور النقل متعدد الوسائط ووسائل النقل داخل الأقاليم. تشمل النقل على الطرق وكذلك النقل على السكك الحديدية وتنشيط الأخيرة عن النقل على الطرق بأنها أسرع حيث تصل سرعة القاطرات إلى 300 كم/ساعة/ بينما لا يستطيع النقل على الطرق أن يحقق هذه السرعة. كما أن النقل على الطرق يستعمل الوقود ويمر بمشاكل بالزيادة في أسعار الوقود وهذا إلتواء بالنسبة للنقل على السكك الحديدية لأن القاطرات يمكن تسخيرها بواسطة الكهرباء، كما أن النقل على السكك الحديدية يتم في جميع ظروف الزلزال وهذا ما يفكر إليه النقل على الطرق. لذلك يتم تحقيق نظام التحوية للقطعة التي من أجلها وجد هذا النظام يتعين تزويد الموانئ بخطوط السكك الحديدية لنقل البضائع خارج الميناء وأتساع النقل من الميناء ومع ذلك تقتصر سرعة النقل على السكك الحديدية على الخدمة من الميناء إلى المصنع ويترك التوزيع النهائي لتعتمد النقل على الطرق لتوصيل البواب وإتمام النقل متعدد الوسائط. على ذلك كان لإخلاق نظام الحاويات التنمية التي أثرة في تحسين وضع السكك الحديدية ومد خطوطها إلى داخل الموانئ.

## 3 - تجهيز الميناء

أول عامل واجه الموانئ بعد نشأة ثورة التحوية هو عدم وجود روافع لديها لشحن وتكريم الحاويات وقد رأينا في البداية "مكثي" واجهه هذه الصعوبة في أواخر الخمسينات بترديد السفينة ذاتها مرافقات لإستخدامها في مناوره الحاويات وكان لابد من تزويد الموانئ برفوع قادرة على حمل أثقال كبيرة وسريعة حتى لا تمكث السفينة في الميناء وقت طويل.

## 1 - نقل الحاويات

مشكلة الرافعة في أنها تؤدي حركتين حركة رأسية وحركة أفقية وعند الإنتقال من الحركة الرأسية إلى الأفقية والعكس تحدث "أرجحة" للثقل المعلق على الرافعة مع الأخذ في الاعتبار ثقل الحاوية يتسبب خطر سقوط الحاوية بسبب "الأرجحة" وما قد ينتج من ذلك من إصابات وجسائر. لذلك ظهرت الحاجة إلى تزويد الموانئ بنوع من الروافع يمكن معه السيطرة على الأثارة الرسمية للأرجحة. وكان ذلك بإنشاء رافعة حثت من إتساع الأرجحة وحفظتها إلى 12 بوصة فقط بمعنى أن مسافة الأرجحة الإبتدائية عند الإنتقال من حركة إلى أخرى لا تتعدى 12 بوصة (30سم) وتقلص إلى الربع خلال خمسة ثواني. وقد أنشأ هذه الرافعة paceco. وقد أنشأها لتتعاول مع السفن السريعة التي إخطها "مكثي" إلى الخدمة وكثير من هذه الروافع ظلت تعمل لأكثر من ثلاثين عاماً بإستمرار من المصنعات، وقد أدخلت عليها تعديلات في الثمانينات.



# من أرشيف الدراسات البحرية الهندسية

## "From The Maritime Engineering Studies Archive" Complete Port Autonomy In The Modern Planning Trends

Prepared By: Eng. / Mohamed Ramzy Awad  
"Coastal & Port Engineer"

Port planning and design is considered as a state of sensitive art, which require a high level of experience and a complete awareness with its recent/modern trends. Recently, the function of the port is too much developed to be a complete industrial centre for added value industries. Besides, the international port autonomes concentrated their efforts on developing the port transportation mechanisms, which are known internationally as (Port Hinterland Connections). These connections include (Road, rail, inland canals, pipelines and air transport). Each mode of transport to be used for handling the suitable commodities for its service style. For the services, modern international port autonomes provide what is internationally known as (Supply Chain). The logistic centres services are considered as backbone parts of that complete dependent chain. Added value industries include many activities as refinery for liquid bulk

commodities, cars check and collectivistic activities, wood cutting and manufactory, dry bulk backing and other many industrial activities. Figures (1) through (8) present some examples for such activities

All the industrial activities, the supply chain components and port hinterland connections are managed under EDI (Electronic Data Interchange) system. This system makes the connection between the port activities and other ports, shipping lines, customers and air lines easy and efficient. In the modern port autonomes, high attention is given for the environmental affairs. This always reflected on the green areas around the port to give it the suitable breath, reduce the cargo handling environmental effects and gives an excellent decoration. Fig. (9) presents the environmental interest green areas for the modern European port autonomes.

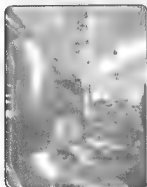


Fig. (1) Petrochemical industry

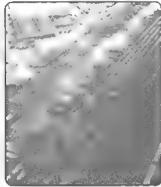


Fig. (2) Rail connection network

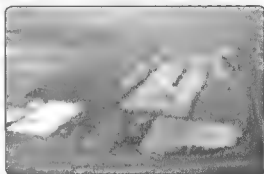


Fig. (3) Dock repair services

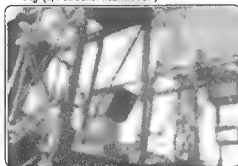


Fig. (4) Fruit Handling



Fig. (5) Storage tanks (LNG)

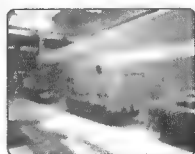


Fig. (6) Car Checking

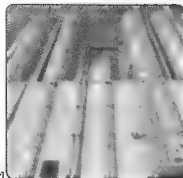


Fig. (7) Plastic Industry



Fig. (8) Steel Manufactory

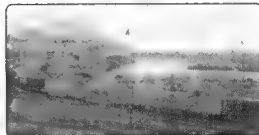


Fig. (9) Environmental Interest Green Areas

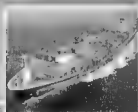
# الشركة المصرية للتوريدات والاستشارات البحرية ش.م.م The Egyptian Marine Supply Contracting Co.



د. محمد عبد الحليم  
مدير عام الشركة



خدمات زوارات بحرية



تأمين سفن

أشغال عامة وبحرية

توريد مياه



روافع ولوازمها

Lifting & Ropes Tackles



مياه حارة



خبال وأسلاك  
Wires & Ropes



السيارات البحرية



مركز التخليص : طريق البحرية - الإسكندرية - ت. ٥٥ ٣٨٧ ٠٥٥ / فاكس : ٣٨٧ ٠٥٥ ٠٣  
بريد إلكتروني : ( كونساب ) جيمس بركاتي جيمس بركاتي مصر العربية

Website : [www.consupegypt.com](http://www.consupegypt.com)

E-mail : [consup1@hotmail.com](mailto:consup1@hotmail.com)



## أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

علاء ندا

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

رئيسا لمجلس إدارة

شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع  
أحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



## أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

إبراهيم محمد صديق

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائبا لرئيس

الهيئة العامة

لنواى بورسعيد

ويتمنون لسيادته

كل تقدم وإزدهار

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



## أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها

يتقدمون بأخلص التهانى

للسيد اللواء بحرى

محمد سعد زغلول

بثقة القيادة السياسية

بتعيين سيادته

نائبا لرئيس مجلس إدارة

شركة دمياط لتداول

الحاويات والبضائع

ويتمنون لسيادته

كل تقدم ونجاح

فى ظل القيادة الرشيدة

لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك





## هيئة دمياط



اللواء بحري  
حسين الهرميلي

وقد كان في استقبال السفينة اللواء بحري / حسين الهرميلي رئيس هيئة ميناء دمياط حيث رحب بربان السفينة الذي أبدى إعجابه الشديد بالميناء وبالإجراءات التي تمت أثناء دخول وترأكي السفينة.



استقبل ميناء دمياط صباح يوم الخميس 2007/10/11 السفينة British Emerald في أول رحلة عمل لها على الإطلاق والسفينة تعد أكبر سفينة تعمل كناقلة للغاز الطبيعي المسال بالعالم؛

بيانات السفينة:

جنسية السفينة: بريطانية

الصناعة: كوريا الجنوبية - ترسانة البحرية "هونداي"

مدة التصنيع: 37 شهر تقريبا

تاريخ العمل: 2007/6/25

أبعاد السفينة: طول 288 متر - عرض 44 متر-الفاطس 11.47متر

قادمة من ميناء: أولسان - كوريا الجنوبية وهو نفسه ميناء التصنيع

مقادرة إلى ميناء: جوائج مانج - كوريا الجنوبية

الطاقة القصوى للحمولة: 155 ألف متر مكعب من الغاز الطبيعي

المسال وسيتم شحن 98.5% طبقاً لتعليمات الأمان.

وتعتبر هذه السفينة رقم 168 من ضمن سفن تصدير الغاز الطبيعي المسال

المرتدة على محطة سيجاس بميناء دمياط.

إجراءات الأمان بالسفينة تم تصنيع السفينة طبقاً لأحداث نظم الأمان العالمية

وطبقاً لكل الإتفاقيات والمعاهدات الدولية.

الإجراءات التي قامت بها إدارة الميناء قبل وصول السفينة.

1 - تم عقد لقاء مع الشركة المشغلة والمرشدين ومسئولي الإدارة البحرية

بالميناء في يوم 2007/10/9 لشرح إجراءات السلامة والإرشاد لهذا النوع

من السفن.

## يوم البحرية العالمي

كلمة معالي أفتيموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية القاه

اللواء / مختار عمار رئيس قطاع النقل البحري

بورسعيد أفضل ميناء واللواء شيرين حسن يفوز بلقب شخصية العام



اللواء/ شيرين حسن



اللواء/ مختار عمار

أقام قطاع النقل البحري إحتفالاً بيوم البحرية العالمي بقاعة مؤتمرات هيئة ميناء الاسكندرية وبدأها اللواء بحري مختار عمار رئيس القطاع بإلقاء كلمة معالي أفتيموس متروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية. وقد شرف الحفل اللواء طيار صفاء كامل نائب محافظ الإسكندرية وأشار اللواء بحري مختار عمار إلى أن الإستفتاء العام للقطاع النقل البحري أسفر عن إختيار ميناء بورسعيد كأفضل ميناء وذلك لخدمات الأداء والإستشارات التي شهدت طفرة كبيرة في السنوات الأخيرة حيث تبلغ قيمتها نحو 10.5 مليار جنيه منها 4 مليارات قائمة بالفعل بالإضافة إلى أن معدلات الأداء قفزت بالميناء ليحتل المركز الثالث في تداول الحاويات على مستوى البحر المتوسط

كما أسفر الإستفتاء أيضاً عن إختيار اللواء شيرين حسن رئيس هيئة ميناء بورسعيد كشخصية العام وميناء بورسعيد غالب السياحي بحرس علم وأمن كأحسن ميناء بتروميناء الرأس الحجرية في سفاجا كأحسن ميناء تعدين والسفينة ذهب كأحسن سفينة هذا العام وهي مملوكة لشركة الملاحة الوطنية التي تعتبر من كبرى شركات الملاحة في مصر.



الشركة المتخصصة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



# شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

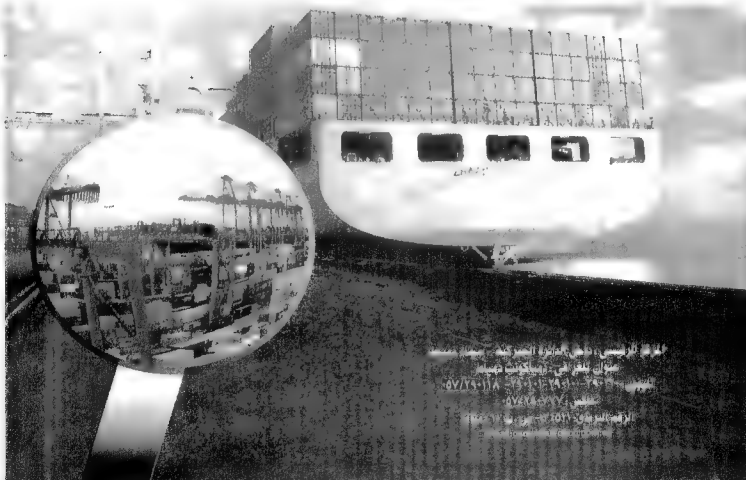
الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الأسبوع

تعريفه مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانئ العالم

نحن دائماً ..... بآبك إلى الأسواق العالمية



## المتسولون ...

### ليس لهم حق الاختيار



هل من حق المتسولون أن يكون لهم رأى؟ وإذا كان لهم رأى هل يكون ذلك الرأى ملزماً لأحد؟ هذا بالنسبة للمتسولين فهذا بالنسبة للعبيد الذين لا يتمتعون بالحرية والذين تكثر القيود والسدود حولهم؟ هل العبيد يملكون أدوات ووسائل تمكنهم من القيام بشئ إيجابى؟ بيد أن هذه التساؤلات تقودنا إلى إجابات واضحة ومحددة وصادمة فى نفس الوقت! هالمتسولون ليس لهم حق الاختيار! ليس لهم رأى! لا يسمعونهم أحد ولا يلتفت إليهم أحد! أنهم على هامش الحياة ينتظرون نظرة عطف من الآخرين! وهؤلاء الآخرون دائماً لهم مصالح تتعارض دائماً مع مصالح هؤلاء المتسولون، والمتسولون الذين أقصدهم ليسوا هم الذين يفتشون الغبراء ويلتحضون السماء أما المساجد والكنائس وفى المناسبات والأعياد وفى الشوارع الراقية والأماكن السياحية..

ديننا الحنيف (إن الله يحب إذا عمل أحدكم عملاً أن يتقنه) (لا يؤمن أحكم حتى يحب لأخيه ما يحب لنفسه) تتمسك بشكليات الدين وتركنا جوهره، إننا ندقق ونتطرق ونقسو على أنفسنا فى ما لا يهم على الإطلاق، ونترك أهم ملامح جوهر الدين العنيف إننا دين رافى رافع عظيم وبين أيدينا كتاب لم يترك صغيرة ولا كبيرة ولم يبق إلّا أن نكون رجالاً ولكن كيف؟؟؟

إن المتسولون الذين أقصدهم هم أنفسهم العبيد الذين أشير إليهم .. المتسولون والعبيد .. قد يكونوا أشخاصاً أو جماعات وقد يكونوا دولاً والجديد أنهم أصبحوا امماً .. نعم أمّة من المتسولين والعبيد !! إنهم يتسولون الهواء الذين يتنفسونه يتسولون كسرة الخبز يتسولون شربة الماء يتسولون الكلمة يتسولون الحرية يتسولون التسول ذاته

هل من يتسول كل هذا يستطيع أن ينتج؟ هل يستطيع بيع؟ يستطيع أن يحكم؟ هل يستطيع أن يستشرف المستقبل ويبنى طموحاً؟ كلا ولا كلاً ... لا يستطيع هؤلاء فعل أى شئ فى أى وقت لأى شئ! لذلك فالمستقبل يحتاج إلى عمل .. عمل ذؤوب .. عمل مخلص بداية عمل .. هو التخلص من الإحساس بالعجز واليأس والافتقار من عادات التسول قد تكون هى البداية الصحيحة اللازمة لإحداث عمليات التصحيح والتصويت على جميع المستويات الشخصية والجماعية على تم مستوى الدول ثم على مستوى الأمة بأكملها .. إن أمنا العربية وأمتنا الإسلامية تعيش حالة تسول تلك الحالة تآصلت وتعمقت وفشرت بجذورها فى أعماق المجتمع حتى بات الجميع على قناعة تامة بأنه مسئول لقد سبق أن تسولنا واعتذاراً ممن خاضوا فى الرسول محمد صلى الله عليه وسلم وسبق أن تسولنا كلمات إدانة وكلمات إستنكار من المنظمات الدولية وسبق أن تسولنا مساعدات ومعونات وما رأينا تسول سائلاً أن يجيئ أبداً إننا ضغفنا ومتسولين وعبيد هذه هى الحقيقة الجردة والى لا يستطيع أن ينكرها أحد ولكن ماذا بعد؟

هل نتكفى بالكلمة على اللين المسكوب؟ هل نتكفى بالصراخ والعويل؟ أننا جميعنا بخير ونحسن الكلام .. جميعنا بحسن التفكير .. أن نتلق جميعنا بحسن عرض الأفكار .. جميعنا يحسن إنتقاء الآخر وإلقاء التهم على الآخر .. لكن جميعنا لا يملك أن يقوم بعمل إيجابى أننا نحسن الكلام لكننا لا نحسن العمل .. نحسن نقد الغير لكننا لا نجري على إنتقاد أنفسنا .. نرسم الخطأ لكننا لا نستطيع أن ننهضها ونضعها موضع التنفيذ .. ها أنا أبوء موقفاً وأنا أعتقد بخيرى ليس ذلك فحسب بل أقوم بإنتقاد أمتى! ولكن ماذا فعلت؟ وماذا عسائ أن أفعل؟ لا بد من البداية .. البداية الصحيحة ليرى أن نحسن ونتق فى القيام بأعمالنا .. وعلنا ذلك .. يجب علينا أن نتقن أعمالنا ونلقى الله فى أعمالنا .. كل منا فى وظيفته وفى شركته وفى مكتبته وفى أمواله وفى متجوره وفى مصنعه وفى زراعته .. عليه واجب ولجميعنا واجب واجبات متعددة جميع هؤلاء أو اتقوا أعمالهم ويطبقوا قواعد الأمانة التى خصها علينا

### فيما يبدو

التغييرات المتوقعة عقب إنتهاء أعمال المؤتمر العام للحزب الحاكم يتم التكتيم عليها وكأنها سر من الأسرار الحربية وهذه أهم مظاهر التحلف والرجعية وغياب الشفافية وأبسط قواعده العربية يجب أن يعلم الشعب ما يدور خلف الكابك المكيفة لا بد للشعب أن يعرف الوزير الذى أدى وبيع والوزير الذى أدى إلى وقوع كوارث ومراقب أودع بأرواح الآلاف ..

كلما تذكرت حادث العبارة السلام والمشهد الجائزى العزيب الذى كان عليه آلهى الفصحايا وكلما طالعت التقارير والتقارير المضادة التى تزيد وتدهم وتبترى ساحة رجل البر والتقى ممدوح باشا إسماعيل يتناهى وتسامح وتقبل إلى أنى سوف تنفجر غيظا وأحس أن المذبذب ليس ممدوح هذا وإنما هناك ( هذا ) آخر لا بد وأن ينتظر جزاءه هذا الجوراء أدمع الله أن يرينا منه فيه آية .. اللهم أرنا عيهم آية من آياتك العظيمة

هذا الشعب أرنا فيه آية من آياتك العظيمة

كلما تذكرت لعبد الأحد جمال الدين الذى تصوره زعيماً للأقلية وبجسب الشعب أحسن بالضيف الشديد فهذا الرجل لا أطيعه لا صوت ولا معونة ولا رأى ولا تعلق .. حرية شخصية..

لماذا يعسر للحزب على إختيار عناصر فاسدة فى مواقع عديدة على مستوى القاعدة فهناك الرئىسى وهناك المختص وهناك من ينتظر الفرصة أين ألقوا القلائد على هذا الحزب أن يفكروا فى مصلحة هذا البلد قبل مصلحة الأشخاص؟؟



# غرفة ملاحه الاسكندرية



السيد الدكتور / عبد الحكيم صحت السادات  
السيد الأستاذ / طارق فهمي  
السيد المهندس / مروان السماك

السيد الدكتور / عبد الحكيم صحت السادات  
بالإضافة إلى عضوين يتكلمان كلا من قطاع النقل البحري وقبضة ميناء الإسكندرية  
السيد الأستاذ / محسن محمد علي  
السيد الأستاذة / فاطمة عبد الحميد  
كما تم تشكيل اللجنة التنفيذية للغرفة برئاسة السيد الزيان / نائب رئيس  
مجلس الإدارة، وعضوية كل من  
السيد الأستاذ / طارق فهمي  
السيد المهندس / فتح الله محمد  
السيد المهندس / مروان السماك  
السيد الأستاذ / محمد هبة ميناء الإسكندرية

صدر  
قرار السيد وزير النقل  
رقم 405 لسنة 2007 في 2007/10/1  
بشأن إعادة تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاحه  
الإسكندرية (2007 - 2011) وبناء عليه فقد  
تم عقد اجتماع لمجلس إدارة الغرفة مساء يوم  
الأثنين الموافق 2007/10/1 وذلك لتشكيل  
المجلس وهيئة المكتب التنفيذي حيث  
شكل المجلس من السادة،

السيد الأستاذ / محمد مصيلحي  
السيد الزيان / محمد العقاد  
السيد الأستاذ / طارق فهمي  
السيد المهندس / فتح الله محمد  
السيد المهندس / ميلاد أبو سيف  
السيد المهندس / محمد صبحي  
السيد الدكتور / أحمد سعد رجب  
السيد المهندس / مروان السماك  
السيد الأستاذ / خالد خوري  
السيد الأستاذ / عمرو إبراهيم

## البقاء لله



توفيت إلى رحمة الله السيدة / ناريان عبد الرؤف  
فهمي مستشار جمعية أم البحرية بعد حياة حافلة من  
إنجازات داخل الجمعية . كريمة المرحوم اللواء بحري  
/ عبد الرؤف فهمي من رجال القوات البحرية الأوائل .  
وحرم الفنان المسكندري الأستاذ / محمد درويش مؤسس  
فرقة الدواويش الجامعية و كريمةها / شرويت درويش  
وأ أسرة تحرير المجلة تشاطر الأستاذ محمد درويش  
وكريمة شرويت الأحزان في الفقد العزيرة والهمما  
وأسترحم الصبر والسلوان.

## محطات وأخبار



**تعاون تجارى مع أذربيجان**  
قام اللواء حاتم القاضي عضو مجلس إدارة  
جمعية رجال أعمال الإسكندرية ورئيس الاتحاد  
العربي للغرف الملاحية بالإتفاق على فتح أسواق  
جديدة للصناعات المصرية إلى جمهورية أذربيجان - وتنفيذ  
برنامج تبادل الخبراء بينها وبين العالم العربي في مجال الخدمات الملاحية  
والنواحي والتدريب ، بجانب تبادل المعلومات البحرية بين مصر وأذربيجان ، هذا وقد  
قام اللواء حاتم بتوقيع عدة بروتوكولات في العاصمة الأذربيجانية باكو لإيجاد فرص  
للتعاون الاقتصادي المشترك والتعاون في مجال الملاحه

## في 6 شهور تم تداول 2.4 مليون حاوية بالوانى المصرية

كشف تقرير أعده قطاع النقل البحري بالإسكندرية أن إجمالي عدد تداول الحاويات بالوانى المصرية  
حلال لسته (شهر الأولي من العام المالي بلغ 2.42 مليون حاوية منها مليون و 605 آلاف حاوية  
ترانزيت و 815 ألف حاوية برسم البلد.  
وأشار التقرير إلى أن أكبر الوانئ المصرية التي إستحوذت على تداول الحاويات موانئ شرق وغرب  
بورسعيد حيث إستحوذ ميناء شرق على 35% من إجمالي الحاويات يليه ميناء غرب بورسعيد بنسبة  
22% ثم ميناء الإسكندرية 19% ودمياط 17% والمين السبعة بالسويس 7%.  
وأوضح أن إجمالي البضائع المتداولة بالوانئ المصرية في الأشهر الستة بلغ 54 مليون طن واستحوذ  
ميناء الإسكندرية على 40% من الكمية المتداولة، ثم دمياط 23% يليها ميناء شرق بورسعيد 10%  
وغرب 13%

## قانون الجمارك الجديد

التقى محمد حسن سالم الرئيس المؤقت لجمعية الجمارك المصرية بأعضاء جمعية رجال الأعمال  
المصريين برئاسة الدكتور عادل جزارين، حيث أعلن أن القانون الجديد للجمارك سيتم عرضه على  
مجلس الشيوخ هذه الالوة قراره، وتضمن القانون تسهيلات جديدة منها إمكانية السداد الأجل  
وتبسيط الضريبة الجمركية، كما سيتم تطبيق بعض النظم لتسهيل عمليات الجمارك منها المراقبة الجوية  
لـ قارصا للصناعة وتبسيط الإجراءات، وإدخال التامين الملحق التجاري الجمركي ببعض الدول لتعريف على  
الأسعار الفعلية للسعر لسعودة منها وهي الصين وأمريكا واليابان وإيطاليا وبلجيكا ، كما أنه سيتم  
لحد من عمليات التهريب وصبر الفواتير مع تطبيق نظام التوقيع الإلكتروني والرقم الموحد في الجمارك  
والضرائب

# نهر النيل يستغيث... فهل من مجيب؟!!

بقلم: ولاء حمزة

من يرى النيل الآن يترحم على زمان وليلالي زمان.. فعندما أشاهد النيل عبر أفلام السينما المصرية القديمة مقارنة بما هي عليه الآن يتملكني شعور بالحسرة والألم مما حدثنا على هذا الكثر الذي لم ندرك أهميته بعد أو كيفية الحفاظ عليه. فمع انعدام الضمير أصبح اغتصاب حقنا يعجده المحترفون وأيضاً هناك الكثير من التعديات في حق شريان الحياة بمصر.. كما أن فيضان هذا العام ووفقاً لأرصاء النيل على مدى 150 سنة جاء مبكراً جداً على غير العادة ولكن ماذا فعلنا ؟ هل هناك إستادة حقيقية من هذا الضائع في ضوء إحتياجاتنا الملحة للحفاظ على هذا الكثر المائي.. هذا ما سنتعرف عليه عبر السطور القادمة.

## بالأفكار الصناعية، إنعدام الضمير واء اغتصاب النيل

أظهرت أحدث صور القمر الصناعي الأمريكي الذي يصور بحيرة نهر النيل كل خمس سنوات بدقة عالية جداً أنه تم ردم مئات الأفدنة في النيل خلال السنوات الأخيرة. مع السبعينات المتكررة منذ عشرات السنين لحماية النيل والمطام على، وقد أشار د. حسن السباعي عضو جمعية لواء النيل لتحقيق بحيرة الجمهورية بعدد الإسموعي أن التصوير من عام 1990 وحتى الآن أثبت أنه تم ردم مئات الأفدنة في النيل، شطناً وجزراً وعمليات الردم الكبيرة هذه لا يمكن أن تتم بغير علم المستويين سواء في الخطبات أو في وزارة الري التي تمنح التراخيص للأفكار لحكام القبايلين والشرايين الخاصة بالنيل ولدى د. السباعي المستندات التي تؤكد ذلك أنه تم ردمه في وجهه نظره ليس من الخوف أن يتم مخزراً ردم 6 أفدنة من نهر النيل أمام شطرة المسطحات المائية دون أن تعلم الوزارة بذلك الحسية فهذه الأرض لم تستجد وليست طرح نهر وإنما ردمت ولا فإن الجبان الخاصة بالورد والحصر السنوي . وعند سؤال د. السباعي عن كيفية الردم وخاصة وأنها مسألة فنان إلتا أسبست مما تنصهر وهي لمبة في تصميمه وتمثل كارثة حقيقية في مجرى النيل حيث يقوم الشخص بمزج المياه من قنطرة من شاطئ النهر ثم يتقدم الشخص الذي ينوي الاستيلاء عليها يطلب إلى وزارة الري الترخيص فيعمل حافظ من الدرش أمام الرمار الإستلاء عليها فيصدر الوزارة ترخيصاً بذلك ليقيم ردم النيل ويسمى لأرض بالتي لينو الموضع قديماً ولا جبر د. السباعي مطالبة بتعليق بقرره . قال نجعت شخصياً في تصوير بعض الأرقام التي يستند البعض لنهبها ورواها مصورة للأجهزة الفرنسية التي تقام أمام المياه تمهيداً لفهمها بعد الردم والزم فإن أحد هذه المواقع يقع بجوار إدارة حماية النيل وعلى بعد 20 متراً فقط!!

## تعديات جديدة على قدسية النهر العظيم

- إن الجريمة صرامين: إنزل كل بضم. لكل الفرنسية فقط ولكن سرعان ما بدأت جريمة ترويع أشعشع. بين لفتيات الهيئة من الصحفيين والحقام والقضاة... الخ.. كذا أشار 4/مارس/ جريدة في مقالة بعنوان "جرام هي حق النيل" بالأفلام ومن ثم اتجهت كل نقالة تحاول أن تحصل لأعضائها على جزء من الويلة قبل أن يهاجمها الآخرون وبعد أن تكسبت شواطئ النيل العلوية بالمعارات تكسبت للمرة الثانية جوانب النيل بالكتل الفرنسية التي تشبه إلى مجرى النهر في جرمية لا يمكن أن يحدث في نهر آخر

- وبقيت بعض المساحات البسيطة التي كان قارب مصر يرون النيل من خلالها في الإحتفالات والأعياد ومخرجون إليها في أيام العرس والقاسية وحتى هذه المساحات تستل إلى السفن لتأخذ ما من شواطئ نيل والدليل على ذلك أن السفن الراسية في صورة مطاعم وعوامات والكنزومات واللامبي

- جاءت بعد ذلك مشاكل وأزمات أكثر حطوة لدل أسوء ما فيها عمليات التلوث التي تعرض لها مجرى النهر حيث طغى المصانع وقاياها بجانب عمليات الصرف الصحي التي تسلك من السفن الراسية أو البائيات الخائفة على إمتداد النهر وفيه قلده ما تركته الأراضي الزراعية من المبيدات والمسموم والبواقي الأسمدة التي تطفئ على ريم في مياه النيل

- في تقرير 4/أيار/ جريدة في الأونة الأخيرة في قضية النهر الخالد هي تعد الأجهزة التي تشرق على شطآنه ما بين وزارة الري صاحبة الماء ووزارة الداخلية حارسه الشبلي ووزارة الزراعة المكلط طرح لنهر ولحافظات ومالها من نصيب من الويلة بجانب جهات أخرى كثيرة من قبلها أن تستغل في شئون النهر كلما أرادت التلعلل من وجهة نظره أن تكون هناك جهات تتمتع بحقوق المواجهة لك هذا التجاوزات وأن تتعمد الأجهزة الجمهورية مباشرة في تستعجل إنجاز مهمتها

## تكتاف أثناء النيل ضد آثار الفيضان الأخير

بعد عدد في سبوعية في تاريخ السودان بدأ خريف هذا العام مبكراً على غير العادة وبدأ هطول الأمطار في يوليو الماضي مما أدى إلى أن يكون فيضان هذا العام من أعلى المعدل الإقليمي ووزارة الداخلية ووزارة الدفاع المدني يتوجه إلى تجميع كل التراكبات في السودان بالتسبب لفيضانات يسبب في سبوعية مما أدى إلى هجوم الفيضان الكاشع على السودان أدى إلى إرتفاع أعداد الضحايا وإصابات نحو 150 ضحية و25مير 8 ألف منزل و320 مبنى سكني وتوقف حوالي 25 ألف رأس ماشية أوجدت قري متاخمة لنيل مع اللباني الضخمة البنية بالبولي إين ولوجود قري ومدن على مجارى السيل كل ناله

أدى إلى إظهارات كلفة وجزيئة حتى بلغت الضحايا مئات الملايين من الدولارات كما تعظم الطريق الريتسي الذي يربط بين الخرطوم وكلا من النيل الأبيض وشمال كردفان وأغلب الضحايا تكسبت في شمال كردفان والخرطوم مما أدى إلى إنتشار الأمراض فظراً البلاء الزائدة وفيرت الحكمة الكثير من مواد الإغلة وحماية التصريون وكعادة الدول شومعة المصروعين كانت تكافأ أبناء وادى النيل في الجنوب وشمال ضد آثار الفيضان وأظهرت على الأشقاء السودانيين كما قدمت مصر طائراتهم مملعتين بمواد الإغاثة والمواد العائدية والقيام بالمبيدات الحشرية والطلمبات المصب ورسال فريق كامل على أعلى مستوى لعلاج الفيضانات السودانيين كما طالب د. أبو شامة حسين أستاذ بكية طب جامعه الخرطوم إرسال بعثات طبية مصرية إلى السودان وأن يكون هناك تبادل لفريقات حتى يستفيد الأطباء السودانيين من الخبرة المصرية في مواجهة الكوارث

## لأول مرة، التنبؤ بالفيضانات حتى 2017

في طحياي وأول مرة إبعاد نموذج إحصائي لتتصرف في بيانات فيضان النيل حتى عام 2017 يشمل مصر ولدى مصر إحتياج الخاصة في المخططات الألفية الإستراتيجية لمصر ك مصر د. سمى صابر رئيس الهيئة العامة لأرصاء الجوية بنى النموذج 4/أيار/ هـ. سيسهم في تقدير حجم التغيرات المائية في مصر وجنوب النيل وتكون قاعدة بيانات علمية في طواهر الإنباتات والإحتباس العناربي وسيفيد في وضع إستراتيجية وإمعة التغيرات المائية وتحديد كمية الأمطار.

## في ضوء إحتياجاتنا الملحة : هل من إستادة حقيقية لضائع

### الفيضان 19

كما تبين أن مخيف تشكلت كل بعدد الوالية من الفيضان وحماية لاند العالي لم يكن من أغراضه إستغلال المياه المررة إلى نكن ما يكن من الضرورى التنبؤ في ذلك في ضوء إحتياجاتنا الملحة خاصة وأنه في السنوات الأخيرة فقط من 1998 إلى 2002 جاتنا أربعة فيضانات عالية متتالية

- الفيضان الأول من فيضان 1998/1999 وفيه فاض الوارد من طلة بحيرة ناصر 28 ملياراً و590 مليون متر مكعب.

- الفيضان الثاني 2000/1999 أورد لنا زيادة عن سعة بحيرة ناصر 25 ملياراً و 650 مليون متر مكعب.

- الفيضان الثالث 2000 / 2001 فاض من البحيرة 14 ملياراً أو 810 مليون متر مكعب.

- الفيضان الرابع 2001/2002 فكانت الزيادة فيه أقل وذلك لم يعر من إلى المخيف سوى 5 مليارات و670 مليون متر مكعب

وفي كل مرة من حدوث هذه الفيضانات يتم صرف مياه من الفاض إلى النيل لفسل مجرى النهر من التلوث الذي يطول نهره كما أشار إلى 4/ جمال الشراوى في موده رينا يمكن عمدا تساهل فيه في 4 فيضانات مياه وتسايل عن لخاص من تليق أيضا أن يتم إتيا في غسل مجرى النهر من فاض هذا الفيضان أيضا لتجديد شبكات النهر من أسوان حتى القطار الخوية.

خلاصة ذلك أنه فاض لن من الفيضانات الأربعة وبعد كل ما صرف إلى النيل 40 ملياراً و600 مليون متر مكعب تم تخزينها في مخيف ومخاضات وتوكلت بتدبير منها حتى آخر يوليو 2002 (14) 340 مليون متر مكعب وتبقى منها 26 ملياراً متر مكعب فقط وعلى هذا التقدير نستطيع بعد عمليات التخزين أن ندرك أنه الآن يوجد حوالي 4 مليارات و405 مليون متر مكعب فقط وماذا بعد ؟ هذا غير أن نوعية خصائص هذه المياه صارت ملوثة وغير صالحة فليد من إعادة التفكير لإستغلال هذه المياه مع إستغلال مخيف وتوكلت بشكل أفضل لتدبير قنين المياه لتوكلت لا نكن إستغلاله واستفادته 11

وأخيراً : أود أن تجميع العوازل المكونة من الخرسانة والاسفلت على طول نهر النيل من زيادة الوحي في تخفيف الإضرار في هذه المناطق بعد أن يكون هذا النهر الخالد فيضانات كثر كما لم يكن أهميته وموطنه ويزدهر فيه كما كان المياه العذبة التي في هذا النهر من 981 متر ضفيا في الفلحة 1/ أنه مبيدات إلى نصف هذا القيمة بحلول عام 2025 نتيجة لتلوث المياه والزيادة الكبيرة في استهلاك المياه العذبة هناك كذا يقول د.أحمد محمد محمد

## غير الكلام في الأمانة

— "لا دين لمن لا عهد له"

— "لا إيمان لمن لا أمانة له"

— "اد الأمانة إلى من يثقكم .. ولا تخن من خائنك"

## آخر تكتة:

اتفق جيلان من أن من يبقى تحت الماء أكثر من الآخر يدعوه للشاء .. علم بخروج أحد منهما حتى الآن.

## نصائح للمرأة

## نصائح لكل امرأة

### خطوات طبيعية للتشهير وإزالة الجلد الميت

الخطوة الأولى: المداواة

فنان قوة - زيت زيتون - عصير نصف ليمونة - 2/1 ملح - نصف فنان سكر خشن

الطريقة: افركي البشرة بحركة دائرية لمدة 10 دقائق من أسفل إلى أعلى وبعدھا أسبعلھا.

الخطوة الثانية: المداواة

عصير نصف ليمونة - 2 زيت زيتون - 3 م زيت الورد - 2 م زبادي

الطريقة: توضع على الجسم لمدة ساعتين أو ثلاث ساعات وعندما تجف يتم فركھا بحركة دائرية من أسفل إلى أعلى لتنشيط الدورة الدموية وستحصلين وجود مثل الفواكه البيضاء وهذا هو الطد الميت وبعدھا أسبعل جسك واستعملی الصابون.

### نصائح هامة لكل ربة منزل

1 - مد القلي بالزيت أو السمن تصب على البوتاجاز أو الفرن مسحوق

التنظيف ويصح الفرن بريق الصف لانه له خاصية التمتع

2 - لتنظيف سبرايك اطحيع سوء الجدران و الأرض يذاب قليل من الخل الأبيض وفطرات من الليمون والكحول النقي في ماء فاتر ويبلغ به

السبرايمك

3 - تنظيف الأواني الفضية أو النحاسية وحتى نحافظ على لونها

الاصلي نطلي بقليل من الفاربان أو من طبقة من روح الخل

4 - لتنظيف السكاكين وأدوات المائدة غير الفضية يذاب قليل من

مسحوق السنين في لتر ماء ويه فطرات من الليمون ويرقع على لمار

وتكون هادئة وتترك حتى تملأ دة ربع ساعة وتترك حتى تبرد ثم

تشطف وتجهف.

5 - إزالة آثار البيض من الأواني والملاعق تفرق بقليل من الملح

لنشن وتشطف بالماء الساخن وتجهف

6 - قبل من السكاكين شبعيھا في قليل من الماء الملحي لمدة خمسة

دقائق ثم تشطف وتسن.

7 - تنظيف الأواني المصنوعة من الألومنيوم قومي بفركھا بقطر

اليون وإزالة آثار الحروق من أواني اطحيع

تفرق بقليل من الملح والليمون وتشطف

وتجهف جيدا

8 - لتخلص من رائحة قلى السمك وات

التصير شمعي عددا من فصوص السمكة على

صفحة فوق النار الهادئة

9 - ولتخلص من رائحة البصل في اليد تترك بقليل من الين المطحون وتسل بالماء وليمون

10 - لتنظيف الأبواب البيضاء تنظف بماء به أوراق بصص مفيلة ولا حاجة للصابون.

### كيفية ممل كريم التشهير (اليدين)

قومي بمزج علفق من الفاربان وملعقتين من السكر في راحة اليد ثم قومي بدعت 'اليدين

ويمكنك إستبدال الفاربان بكريم مرطب

وتاكدي من نكظ طهر اليدين للمصم جيدا إستمرعي في الدعت

لدة دقيقة واحدة ثم أسبلي اليدين جيدا قومي بعمل هذه العملية

مرة واحدة في الأسبوع.

## 8 دقائق في القضاء 600 ألف دولار فقط!!!

قام ثلاثة من مواطني دولة الإمارات العربية من بينهم سيدة بحجز أماكن على متن الرحلة التي تستقل إلى الفضاء الخارجي خلال عام 2009م واستمتعوا ساعين منها 8 دقائق فقط في الفضاء " الرحلة تستقل من محطرا مهجلي الأمريكي بسرعة 4000 كم في الساعة على أن تتم عملية الإنطلاق في خلال دقيقة ونصف على أن تستمر المركبة في رحلتها إلى أن تبلغ الفضاء الخارجي ويحبنا بقادر الركاب المركبة الصغيرة ويخضعون إلى القضاء لخارجه لمدة ثمان دقائق.

## من طرائف أخبار الحوادث:

أثارت حرمية قتل بشعة في المساء لعدسة الحيرة وذلك لإقدام زوج في الثالثة والتسعين من عمره على دبح زوجته وأم أولاده وهي عوز من ثلاثة والثلاثين من العمر مستخدما سكين مطبخ تم طرحه في سريهما داخل غرفة النوم وبعد 12 ساعة من قتلها اتصل بزوجتها الأكبر ليهزم ما حدث واعترف الزوج أنه دبح زوجته خوفا عليها من الوحدة بعد وفاتها!!

## وسادة تمنع الشخير!!

تجس عالم الذني في إختراخ وسادة لمنع الشخير أثناء النوم بقيامها بتعديل وضعية الرأس حتى يتوقف اللسان عن شخير حيث أن هذه الوسادة تم توصيلها كمبيوتر في حجم الكتاب ويوضع على منضدة بجانب السرير لقياس قوة شخير النائم على الوسادة وعندما يبدأ الشخير في الإزغاج يبدأ الكمبيوتر في ممارسة مهامه بالتحكم في الهواء الملجأ في الوسادة فيزيد من ضغط الهواء تارة ثم ينخفض ضغط الهواء تارة أخرى مما يؤدي إلى تحريك رأس النائم مما يؤدي إلى خفض مستوى الشخير.

## أقبح كلب في العالم!!

فاز هذا الكلب الصيني ويصغى "الودو" بلقب أقبح كلب على مستوى العالم لعام 2007 في مسابقة أجريت مؤخرا في منطقة "بيلوفا" بكاليفورنيا. ويعتقد بمطعم الحدث أن "الودو" استحق لقب وجداره لأنه حقا قبيح جداً.

## من عالم الحيوان "والتماسيح أيضاً وفيه"

حينهم إلى البيوت التي تشأار فيها جلات 3 تماسيح في أستراليا يعمدون إلى مولغهم الأساسي بعد أن طلعوا رحلة تمت نحو 500 كم وكان يأخذون في أجروا إختباراً على مدى قدرة هذه التماسيح على العيش في بيوت مختلفة من مولغهم الأساسي وقد تم نقل التماسيح الثلاثة من الشاطئ الغربي لشبة جزيرة كاياب يورك بواسطة طائرة هليكوبتر إلى الشاطئ الشرقي مع وضع أجهزة تعقب ولكتها عانت إلى مكانها الأساسي في غضون 3 أسابيع.

## من أجمل ما قال "برناردشو"

— "نهرتي تزداد مع كل فشل.  
— أنت ترى أشياء تحدث وتقول "لماذا؟" لكنني أعلم بشيء بعد وأقول كم ؟"

## الأبراج والحب

### برج العنبر (23 أكتوبر - 21 نوفمبر)

يعرف مولود العنبر بتحمسه الشديد لمحاولات الغرامية كما أنه لا يحب العلاقات الباردة أو الفاترة لذلك تميزت علاقاته العاطفية بالمشاجرات والمشاجرات والنصام كما أنه يظهر مشفرة غامضة ورائحة على فهم شريكة

### الرجل العنبر وهو غامض المآلة

يتمتع مولود العنبر بالمشاجرة والقوة ويزارته القوية ويبلغه الشديد في وقت واحد حيث يجد الكثير من التناقضات بجذبة الجمال الفاضح فيعجب بالمرأة غريبة الأطوار والغامضة في تصرفاتها وهي المرأة أن تصب رجل العنبر بكل إختلافه كما أنه غير من الدرجة الأولى.

### المآلة العنبر وهو غامض المآلة

تتميز بالوانه الغامضة فهي تصب الرجل الشجاع القوي الذي يفرض سيطرته عليها كما أنها تنظر إلى الحياة بطريقة سطحية وينظره عابرة ولا تعرف الإندفاع أو اللامبالاة وهي قوية العزيمة ويسلمة تستطيع أن تلاحظ ما يعانيه حينها من مشاكل وعموم أحلام فتشترك معه وتساعد على حلها.



# الهندسية للحاويات

ش.م.م

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن المصانع العامة والخاصة

### خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال  
التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتفريغ والتفريغ بالأساطيل  
لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة

### خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشغيل الإرسائات المتحركة



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

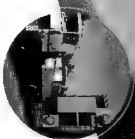
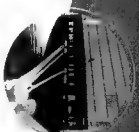
٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٨٤٣٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٧٥٢٨ (٠٢) ص.ب. ٢٧٠ ميناء جابر - الإسكندرية



# إيجيبترانس

لخدمات وحلول النقل المتكامل عالمياً

نحن نجعل النقل، المتكامل، سهلاً و ذا تكلفة فعالة للشركات والأفراد



فرع القاهرة: إدارة المبيعات والتسويق: ١٥ شارع أحمد صوابي - برج البربري - المهندسين - ١٢٤١١ هليوبوليس  
كليمون ، ٣٤٤٨٧٧٧ ، ٠٢ ( ١٢ خط ) موبيل ، ٣٩٢٠٠٧٢ ، ٠١٢ فاكس : ٣٤٥٠٧٦١ - ٣٤٤٧٧٨٥ ، ٠٢  
بريد الكتروني: sales-marketing@egytrans.com.eg



# HMM

## HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



### EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

		Voy	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shenzhen	Port Kelang
EASTBOUND	WH 602	001 E	28-Oct	30-Oct	1-Nov	<b>6-Nov</b>	18-Nov	23-Nov	28-Nov	30-Nov	2-Dec	8-Dec
	B. Express	027 E	4-Nov	6-Nov	8-Nov	<b>13-Nov</b>	25-Nov	30-Nov	5-Dec	7-Dec	9-Dec	15-Dec
	Sirius	062 E	11-Nov	13-Nov	15-Nov	<b>20-Nov</b>	2-Dec	7-Dec	12-Dec	14-Dec	16-Dec	22-Dec
	S. F. EXPRESS	027 E	18-Nov	20-Nov	22-Nov	<b>27-Nov</b>	9-Dec	14-Dec	19-Dec	21-Dec	23-Dec	29-Dec
	Kuala Lumpur	006 E	25-Nov	27-Nov	29-Nov	<b>4-Dec</b>	16-Dec	21-Dec	26-Dec	28-Dec	30-Dec	5-Jan
	Lynx	041 E	2-Dec	4-Dec	6-Dec	<b>11-Dec</b>	23-Dec	28-Dec	2-Jan	4-Jan	6-Jan	12-Jan
	BK Express	026 E	9-Dec	11-Dec	13-Dec	<b>18-Dec</b>	30-Dec	4-Jan	9-Jan	11-Jan	13-Jan	19-Jan
	WH 601	003 E	16-Dec	18-Dec	20-Dec	<b>25-Dec</b>	6-Jan	11-Jan	16-Jan	18-Jan	20-Jan	26-Jan
	WH 602	002 E	23-Dec	25-Dec	27-Dec	<b>1-Jan</b>	13-Jan	18-Jan	23-Jan	25-Jan	27-Jan	2-Feb
	WH 603	001 E	30-Dec	1-Jan	3-Jan	<b>8-Jan</b>	20-Jan	25-Jan	30-Jan	1-Feb	3-Feb	9-Feb

		Voy	Shanghai	Ningbo	Shenzhen	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Sirius	002 W	17-Oct	19-Oct	21-Oct	22-Oct	25-Oct	27-Oct	<b>7-Nov</b>	11-Nov	13-Nov	15-Nov
	S. F. EXPRESS	026 W	24-Oct	26-Oct	28-Oct	29-Oct	1-Nov	3-Nov	<b>14-Nov</b>	18-Nov	20-Nov	22-Nov
	Kuala Lumpur	005 W	31-Oct	2-Nov	4-Nov	5-Nov	8-Nov	10-Nov	<b>21-Nov</b>	25-Nov	27-Nov	29-Nov
	Lynx	041 W	7-Nov	9-Nov	11-Nov	12-Nov	15-Nov	17-Nov	<b>28-Nov</b>	2-Dec	4-Dec	6-Dec
	BK Express	025 W	14-Nov	16-Nov	18-Nov	19-Nov	22-Nov	24-Nov	<b>5-Dec</b>	9-Dec	11-Dec	13-Dec
	WH 601	003 W	21-Nov	23-Nov	25-Nov	26-Nov	29-Nov	1-Dec	<b>12-Dec</b>	16-Dec	18-Dec	20-Dec
	WH 602	002 W	28-Nov	30-Nov	2-Dec	3-Dec	6-Dec	8-Dec	<b>19-Dec</b>	23-Dec	25-Dec	27-Dec
	WH 603	001 W	5-Dec	7-Dec	9-Dec	10-Dec	13-Dec	15-Dec	<b>26-Dec</b>	30-Dec	1-Jan	3-Jan
	Sirius	003 W	12-Dec	14-Dec	16-Dec	17-Dec	20-Dec	22-Dec	<b>2-Jan</b>	6-Jan	8-Jan	10-Jan
	S. F. EXPRESS	027 W	19-Dec	21-Dec	23-Dec	24-Dec	27-Dec	29-Dec	<b>9-Jan</b>	13-Jan	15-Jan	17-Jan

#### \* VIA SINGAPORE

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haikou, Ho Chi Minh, Jakarta, Laem Chabang, Medan, Manila, Palembang, Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

#### \* VIA HONG KONG

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yanlian, Zhongshan, Zhuhai

#### \* VIA SHANGHAI

Nanjing

#### FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office: Tel.: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office: Tel.: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office: Tel.: 068 3344018 Fax: 068 3344017

**www.kadmar.com**

# ملتحمع النشونال



العروس / أمينة  
العريس / محمود حسين إبراهيم



أسرة المجلة وجميع العاملين بها يفتشون العروس هبه  
كريمة الأستاذ/ مجدى مبارك بهيئة مينا بوريسيد  
والعريس محمد سعد رزق



فى حفل بهيج تم زفاف المهندس أحمد سمير إلى  
الأستاذة ولاء محمد شداد بقاعة كليوباترا بدار  
المدفعية تهنة قلبية من خلود بشركة أميرال



العروس / منال محمد إبراهيم  
العريس / محمد عبد الحميد عبد التواب  
ألف مبروك للعروسين



تهنة خاصة بمناسبة الخطوبة السعيدة  
من وسام غنيم ومظاهر طوسون للعروسين  
باهر طوسون ومشيخة نجيب



العروس / مروه أحمد السعيد  
العريس / محمد فتحى فوزى



هويدا امين دعبس



أحمد امين دعبس

## آخبار قيد الطبع



تهنة خاصة للأستاذة/ صابرين عبد العاضى لبيب  
لحصولها على الماجستير بدرجة امتياز بكلية رياض  
الأطفال بجامعة الإسكندرية

## خدمة جديدة لخطوط الهونداى



الوام/ حاتم القاضى

مرحب السيد الوام/ حاتم القاضى رئيس شركة  
كانمار للملاحة الكيكل اللاتى لخطوط الهونداى للنقل  
البحرى بمصر بالقرار الذى اتخذه إدارة الخط بعوده بواخراها الى  
موانئ البحر الابيض المتوسط بعد توقف استمر خمس سنوات.  
E. MED & BLACK SEA (SERVICE) من موانئ الشرق الاقصى الى موانئ شرق المتوسط  
والبحر الاسود سوف تبدأ بمشيئة الله تعالى اعتبارا من شهر نوفمبر وذلك  
بعد 8 بواخر حصة 3300 حاوية موزا على الموانئ التالية اسبوعيا:  
(شلفهاى - مونت كوج - باتين - سنغافورة - جده - مينا  
- اسطنبول - كوستانتنا - الييفسك - ازهر - مينا).  
وبما لا شك فيه بان هذه الخدمة الجديدة سوف تتبع للمستوردين والمصدرين فرصة جديدة لتسيير  
حركة التجارة من خلال خدمات خطوط الهونداى المتطورة دائما  
هذا ويسر شركة كانمار ان تعلن لعملائها عن بدء قبول الحجزات على  
مكتب القاهرة.

تليفون : 02/ 33468720 02/ 33468719 بريد الكترونى : [cairo@kadmar.com](mailto:cairo@kadmar.com)  
مكتب الإسكندرية : 03/ 4840680 03/ 4848327 بريد الكترونى : [hmn@kadmar.com](mailto:hmn@kadmar.com)



From consultation and project management through to systems design, operation and support, AMC provides start-to-finish solutions and a single point of accountability to simplify and improve your business operations.

- Application Service Provider (ASP)
- Port Automation Systems
- E-Commerce Systems
- Infrastructure
- Support Services
- Security Systems



**ORACLE** CERTIFIED  
PARTNER



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

الشركة الدولية للملاحة والنقل



# **WE CARRY YOUR CONFIDENCE**

## **INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.**

**E.S.Co**

**ARAB REPUBLIC OF EGYPT**

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

**With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world**



### **Suez Office:**

**Adabia Port**

**Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441**

### **Port Said Office:**

**21, Al Gabrity St.**

**Tel: 2-(066)- 352940, 352941**

**352942**

**Fax: 2- (066)- 352943**

### **Dubai Regional Office:**

**Telephone: (01) 521304**

### **Alexandria Office :**

**10, Romanian Museum St.,**

**Al Messalah- Attareen**

**Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)**

**Fax: 2-(03)- 4805786**

### **Cairo Office:**

**5, Farid St., Heliopolis**

**Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591**

**4141592, 4141593**

**Fax: 2-(02) - 4141885**

